

INDICE

Antecedentes	i-1
1.1 Introducción	i-1
1.2 Objetivos del Seminario	i-1
1.3 Lista de Participantes	i-1
1.4 Organización del Seminario	i-2
Asunto 1: Introducción	1-1
Asunto 2: Planes de emergencia, su contenido y desarrollo	2-1
Asunto 3: Experiencia en la actuación ante diferentes emergencias	3-1
Asunto 4: Facilidades para hacer frente a las emergencias	4-1
Asunto 5: Activación de y participación en un simulacro a escala total en el Aeropuerto Internacional de Quito	5-1
Asunto 6: Revisión y evaluación del simulacro	6-1
Asunto 7: Evaluación del seminario	7-1
Asunto 8: Otros asuntos	8-1

1.4 Organización del Seminario

1.4.1 El seminario fue dictado por profesionales de distintas áreas, coordinados por el Secretario del evento. Actuaron como expositores los siguientes profesionales:

Dr. Jorge Pérez - OMS/OPS
Dr. Luis Raúl Morales Soto - OMS/OPS
Sr. Carlos Pinargote - Aeropuerto de Guayaquil
Sr. Renán Arregui - Aeropuerto de Quito
Dr. Fausto Davila - Hospital Quito
Sr. Roberto Cortez - Aeropuerto de Quito
Dr. Edwin Delgado - Aeropuerto de Quito
Sr. Norberto Ferrari - OACI

1.4.1.1 También se realizaron dos paneles, integrados por representantes de los siguientes organismos locales: Cruz Roja, Defensa Civil, Cuartel de Bomberos, Red Hospitalaria, Aeropuerto, Fuerza Aérea y Policía.

1.4.2 Los diversos conferencistas se refirieron a los siguientes asuntos:

- Asunto 1 Introducción
 - 1.1 Importancia de los planes de emergencia
 - 1.2 Posición de la OACI y sus actividades
 - 1.3 Análisis de la situación en la Región
- Asunto 2 Planes de emergencia, su contenido y desarrollo
 - 2.1 Ejemplos de planes de emergencia
 - 2.2 Importancia del plan médico
- Asunto 3 Experiencia en la actuación ante diferentes emergencias
 - 3.1 Distribución de víctimas
 - 3.2 Emergencia durante condiciones adversas
 - 3.3 Aspectos médicos en las emergencias
- Asunto 4 Facilidades para hacer frente a las emergencias:
 - 4.1 Médicas
 - 4.2 Comunicaciones
 - 4.3 Equipo de rescate y apoyo
- Asunto 5 Activación y participación de un simulacro en escala total en el Aeropuerto Internacional de Quito
- Asunto 6 Revisión y evaluación del simulacro
- Asunto 7 Evaluación del seminario
- Asunto 8 Otros asuntos

1.4.3 Las presentaciones fueron ilustradas con ayudas visuales, comprendiendo transparencias, diapositivas y videos. En el Apéndice i.2 figuran detalles de la programación. La documentación de referencia para apoyar las presentaciones de algunos expositores fue distribuida durante la inscripción de los participantes. Los participantes que no habían confirmado previamente sus participaciones, recibieron la respectiva documentación con retraso, debido a la necesidad de reproducir dichos documentos y al exceso de trabajo de reproducción.

1.4.4 La coordinación del evento por parte de la OACI fue efectuada a través de la Oficina Regional Sudamericana. La coordinación por parte del Estado anfitrión fue efectuada por el Director del Instituto Aeronáutico, Coronel (R) Fausto Alvear Viteri, asistido por el Coordinador Nacional del Proyecto ECU/89/002, Eco. Manuel García.

1.4.5 El idioma adoptado para el evento fue el español. La película "Accidente ocurrido en Dallas/Forth Worth" fue presentada utilizando el idioma inglés. Sin embargo, para facilitar el entendimiento, se distribuyó a la asistencia una copia resumida, en español, del informe sobre el accidente documentado en la película, del avión de matrícula N726DA, ocurrido en Dallas/Forth Worth, EUA, el 2 de agosto de 1985, y que fue publicado en la Circular OACI 232-AN/139.

1. Asunto 1: Introducción

1.1 Como introducción, se hizo una breve exposición histórica de la aviación, su desarrollo y la consecuente necesidad de establecer normas y métodos internacionales, a través de la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se informó sobre la adopción de los anexos al Convenio y sobre las disposiciones contenidas en los mismos, relacionadas con la investigación y prevención de los accidentes de aviación. Entre las medidas adoptadas, se estableció un sistema de compilación de accidentes/incidentes de aviación, cuyas estadísticas indicaron que más del 80% de los accidentes/incidentes de aviación ocurren en las áreas de los aeródromos y en sus proximidades.

1.2 Las mismas estadísticas indicaron que la probabilidad de que haya sobrevivientes en estos accidentes es bastante alta, pero que muchos de estos sobrevivientes pueden perder la vida si no reciben una inmediata y adecuada atención. En consecuencia de esto, la OACI adoptó, a través de la Enmienda No. 33 del Anexo 14 (marzo de 1979), disposiciones estableciendo que en todo aeródromo se proporcionará un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el mismo. La Enmienda No. 39, adoptada en marzo de 1990, establece que el plan se verificará mediante prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años y prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia.

1.3 Se informó que el Manual de Servicios de Aeropuerto, Parte 7, "Planificación de Emergencia en los Aeropuertos (Doc 9137 de la OACI) proporciona texto de orientación para asistir a las autoridades aeroportuarias en la implantación de dichos planes. Se enfatizó que los planes de emergencia de aeropuertos tienen como finalidad primordial salvar vidas humanas y que, por lo tanto, guardan relación directa con la seguridad de los aeropuertos para las operaciones aéreas.

1.4 Se informó a la Reunión que, a pesar de ser el transporte aéreo la modalidad más segura de transporte, siguen sucediendo accidentes aéreos y que el índice de víctimas fatales por un millón de pasajeros embarcados correspondiente a la Region Sudamericana es uno de los más altos en relación a todas las otras regiones, lo que enfatiza la necesidad de que se provea en cada aeropuerto de un plan de emergencia debidamente ensayado; es decir, un plan de emergencia operativo.

1.5 En lo que concierne a las actividades de la OACI en la Región Sudamericana, se informó que la Recomendación 4/3 de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea (CAR/SAM/2) establece que, por mediación de las oficinas regionales, la OACI inste y ayude a los Estados a preparar un plan de emergencia en los aeropuertos donde aún no se haya establecido. En consecuencia, la Oficina Regional Sudamericana viene incentivando a los Estados de la Región en el sentido de que se provea en cada aeropuerto un plan de emergencia operativo. Este incentivo fue efectuado a través de la elaboración de la "Guía para la Preparación de un Plan de Emergencia" que fue distribuida a todos los Estados de la Región. Además se viene haciendo un seguimiento constante de la Recomendación arriba mencionada a través de correspondencia y de visitas a los Estados.

1.6 En el Apéndice 1.1 figura la nota de discusión pertinente al tema.

2. Asunto 2: Planes de Emergencia, su contenido y desarrollo

2.1 Cuando la emergencia involucra a pocas personas, la propia comunidad aeroportuaria puede hacer frente a la misma. Pero cuando involucra una gran cantidad de personas, como en el caso de desastre de avión que transporta varias decenas o centenares de personas, el accidente asume proporciones de una verdadera catástrofe, para la cual la comunidad aeroportuaria no tiene condiciones de proporcionar la necesaria ayuda. Es necesario, entonces, recurrir a los medios disponibles en la comunidad local para intervenir a tiempo en el proceso de salvamento de las víctimas. De no existir un plan previamente establecido y ensayado, la participación de esa comunidad puede resultar caótica y hasta perjudicial.

2.2 Se informó a la asistencia que el manual que trata sobre la Planificación de Emergencia de los Aeropuertos (Doc 9137 de la OACI) relaciona los diferentes tipos de emergencia, que corresponden a diferentes tipos de participación, tanto en los accidentes dentro del aeródromo como en los que ocurren fuera del mismo.

2.3 Se mencionó que el **mando** y la **coordinación** representan los elementos básicos para la ejecución del plan, para la cual se debe contar con un eficiente sistema de **comunicaciones**. La planificación comprende las fases: **preliminar** a la emergencia, **durante** la emergencia y **posterior** a la emergencia. Como características, el plan debe ser **comprensible**, **flexible**, **interdependiente** y **comprobable**. La nota de discusión ND/02 que se adjunta como Apéndice 2.1 presenta algunos detalles de lo arriba mencionado.

2.4 En cuanto al contenido del documento que representa el plan de emergencia de aeropuerto, se enfatizó que el mismo debe ser claro, conciso y completo y debe responder a las preguntas: ¿Quién hace qué? ¿Cuándo? y ¿Cómo? La asistencia se familiarizó sobre los varios aspectos que se deben considerar en la elaboración de dicho documento y que figuran en mayores detalles en la ND/04 que se adjunta como Apéndice 2.2.

3. Asunto 3: Experiencia en la actuación ante diferentes emergencias

3.1 Los expositores de la OMS/OPS hicieron una detallada exposición bajo los temas "Clasificación y distribución de las víctimas" e "Importancia del plan médico para desastres de aeropuertos". En esa ocasión fueron mencionados algunos accidentes aéreos relevantes y las implicaciones con respecto al rescate y salvamento de las víctimas. Fue enfatizada la importancia de clasificar adecuadamente a las víctimas y destinarlas a los hospitales según la gravedad en que se encuentren. Se mencionó que no siempre el hospital más cercano al lugar del desastre es el más adecuado para atender a las víctimas en peores condiciones y que es preferible demorar unos minutos más y encaminar a las víctimas a los hospitales que presenten capacidad y condiciones de proporcionar una atención adecuada. Se mencionó también que la comunicación previa con el hospital al que se destine la víctima es de suma importancia para que el servicio médico del mismo tenga tiempo hábil para prepararse para la emergencia. Sobre este particular, se hizo hincapié en que, pese a existir una eficiente red de comunicaciones internas del aeropuerto, por lo general, las comunicaciones entre el sistema aeroportuario y los hospitales de la Región son bastante deficientes.

3.2 En cuanto a la atención a las víctimas de accidentes de aeronave en el lugar de los desastres, fue enfatizado el cuidado que se debe tomar cuando las aeronaves accidentadas pueden estar transportando mercancías peligrosas, tales como sustancias químicas, biológicas, radioactivas, etc, y que puede comprometer la integridad de las propias personas involucradas en el plan de emergencia del aeropuerto. Sobre este aspecto, se consideró importante que el transportista de la aeronave accidentada informe previamente a los órganos de rescate y salvamento sobre la existencia o no de tales sustancias en esa aeronave.

3.3 El traslado de las víctimas desde lugar del accidente hacia los hospitales también fue mencionado como un factor importante a considerar, ya que los pacientes pueden fallecer debido a los movimientos bruscos producidos por el mal manejo de los vehículos, generalmente cuando el conductor del vehículo no esté bien orientado sobre este particular.

3.4 Fueron mencionados los accidentes que involucran gran cantidad de personas y las dificultades que los servicios de salud pueden enfrentar en los hospitales debido al gran flujo de personas interesadas en conocer detalles sobre las condiciones de las víctimas. A esto puede sumarse la presión de personas influyentes para que se provea asistencia privilegiada a determinados pacientes, así como la participación de la prensa que, de no tener una atención adecuada, puede producir noticias tendenciosas o alarmantes, aumentando aún más el caos que se origina. Fue comentado que una gran parte de la red hospitalaria de la Región Sudamericana ya opera con una capacidad saturada y que el ingreso de nuevas víctimas provenientes de desastres tiende a producir una nueva emergencia en los propios hospitales, especialmente cuando no existe un plan de emergencia operativo. También se comentó que estos hospitales generalmente no cuentan con sistemas alternos de comunicaciones y que en situaciones de desastre, los sistemas existentes quedan congestionados, dificultando aún más la previa preparación para la atención a las víctimas.

3.5 Como ejemplo de desastres que involucran gran cantidad de víctimas, fueron mencionados los desastres naturales, los que fueron presentados en la película referente al terremoto de Salvador, ocurrido el día 10 de octubre de 1986 y la película sobre la erupción del volcán del Nevado de Ruíz en Colombia, ocurrido en noviembre de 1985.

3.6 La delegación de Ecuador presentó dos casos de accidentes aéreos, uno ocurrido en el Aeródromo de Guayaquil, involucrando una aeronave CARAVELLE con 105 personas a bordo y el otro, ocurrido en el Aeródromo de Quito, involucrando una aeronave DC-8-55F, el cual resultó en la muerte de sus 4 ocupantes y de 49 habitantes, así como 30 heridos. Las presentaciones fueron ilustradas con diapositivas de los accidentes y con videos, y enriquecidas con una amplia lista de deficiencias notadas en la fase de evaluación de las operaciones de rescate y salvamento de las víctimas. Los detalles de sus presentaciones figuran en los apéndices 3.1 y 3.2, respectivamente.

4. Asunto 4: Facilidades para hacer frente a las emergencias

4.1 En cuanto a las facilidades existentes en los aeropuertos para hacer frente a las emergencias aeronáuticas, se comentó que son pocos los aeropuertos en la Región que cuentan con equipos apropiados para hacer frente a tales emergencias. Se comentó también que en muchos casos algunos equipos pueden ser fácilmente adaptados con los recursos existentes, sin involucrar grande costos. El Apéndice 3 del Manual de Servicios de Aeropuerto (Doc 9137, Parte 7) presenta una lista de materiales que deberían estar disponibles en el aeropuerto para ser utilizados en caso de emergencia.

4.2 Se advirtió que las etiquetas de identificación de las víctimas que se indican en el Apéndice 8 del Manual de Servicios de Aeropuerto (Doc 9137, Parte 7, de la OACI) no siempre resultan eficientes en condiciones adversas, tales como en emergencias bajo lluvia, ya que las mismas tienden a desintegrarse y las anotaciones a borrarse. Se comentó que en estas condiciones es preferible utilizar esparadrapos.

4.3 En el Apéndice 4.1 se proporcionan algunos detalles sobre algunas facilidades que se estiman necesarias para hacer frente a las emergencias aeronáuticas.

5. Asunto 5: Activación de y participación en un simulacro a escala total en el Aeropuerto Internacional de Quito.

5.1 Los participantes del seminario fueron familiarizados con los detalles del plan de emergencia del aeropuerto local. En esa oportunidad, se distribuyó a cada participante una copia del formulario de crítica que figura en el Apéndice 9 del Manual de Servicios de Aeropuerto.

5.2 Al día siguiente, la asistencia se dirigió hacia el aeropuerto local para presenciar las operaciones referentes a la activación del plan de emergencia. El escenario de la emergencia fue un accidente que involucró a una aeronave de pasajeros, tipo B-727. Dicho accidente tuvo lugar en la pista de aterrizaje, en la suposición de que la misma hizo un aterrizaje violento, resultando parcialmente destrizada.

5.3 Las fallas observadas en el simulacro fueron anotadas en los formularios, los cuales fueron entregados a la Autoridad del Aeropuerto para asesorarla en la evaluación del simulacro y las medidas consecuentes.

6. Asunto 6: Revisión y evaluación del simulacro

6.1 De acuerdo a lo programado, se destinó un tiempo a la evaluación del simulacro, con la finalidad de familiarizar a los asistentes con los diferentes aspectos a considerar. Para facilitar el entendimiento, se formó un panel, compuesto por los siguientes jefes de los agentes del plan: Autoridad Aeroportuaria, Defensa Civil, Cruz Roja, Policía, Representante de los hospitales, Bomberos del aeropuerto (SEI) y Bomberos de la ciudad.

6.2 Se concedió la palabra a cada uno de los panelistas para que expusiera sus puntos de vista con respecto al simulacro y las posibles fallas que convendría corregir. A continuación se cedió la palabra a los representantes de cada delegación para transmitir sus experiencias y aclarar posibles dudas. Las discusiones fueron documentadas por video, de modo que la autoridad aeroportuaria pudiera contar con mayor información para la evaluación del simulacro.

7. Asunto 7: Evaluación del Seminario

7.1 De acuerdo a la programación y con la finalidad de mejorar el desempeño de la Secretaría en los próximos eventos, se hizo llegar a la Reunión un formulario de crítica al seminario. Se pidió en dicho formulario que se clasificara como "insuficiente", "aceptable", "Bueno" o "excelente", según el caso, en los siguientes aspectos:

- a) Evaluación con respecto a los arreglos preparatorios para el seminario, como la convocatoria, descripción e información previa.
- b) Evaluación en cuanto a la forma en la cual se llevaron a cabo las deliberaciones (calidad y claridad de la información proporcionada por los expositores, utilidad de las manifestaciones de los participantes, etc).
- c) Evaluación en cuanto a los detalles y profundidad de los temas tratados.
- d) Evaluación en cuanto al alcance de los temas tratados, si pudieran ser omitidos algunos asuntos para dar lugar a otros más importantes.

7.2 La asistencia hizo llegar a la Secretaría 123 formularios debidamente llenados, a partir de los cuales, después de debidamente analizados, se llegó a los resultados y se formuló los comentarios que se exponen a continuación:

- a) Arreglos preparatorios: Un 28% de la asistencia los consideró aceptables; 64%, buenos y 24%, excelentes. Hubo algunos comentarios de parte de los ecuatorianos sobre la conveniencia de que se notificara a los participantes con la debida antelación y se facilitara las publicaciones en el primer día del seminario
- b) Forma de deliberaciones: Un 13% la consideró aceptable; 52%, buena y 34%, excelente. Algunos opinaron que se debiera proporcionar más oportunidades para que la asistencia pudiera aclarar dudas y aportar sus experiencias. Fue resaltada la importancia de que expositores con mucha experiencia sobre emergencias participen en mayor proporción en los futuros eventos. Además de resaltar la importancia de la participación de los profesionales de la OMS/OPS, también fue sugerida la participación del personal de la Cruz Roja y Defensa Civil.
- c) Detalles y profundidad de los temas: Un 16% los consideró aceptables; 60%, buenos y 24%, excelentes. Hubo sugerencias en el sentido de que se trate en mayor detalle el tema de la red de comunicaciones en los planes de emergencia. También se sugirió que al efectuar las prácticas de emergencia (simulacro), se facilite el acceso de los participantes a las diversas dependencias internas y externas al aeropuerto.

- d) Alcance de los temas tratados: Un 25% lo consideró aceptable; 57%, bueno y 18%, excelente. Se mencionó que algunos temas tales como primeros auxilios, procedimientos para el rescate de las víctimas y atención a las víctimas consideradas ilesas debieran ser incluidos en los próximos seminarios. Hubo sugerencias también en el sentido de que se incluyera el tema de aquellas emergencias comprendidas en el Anexo 17 (actos de interferencia ilícita). Gran parte de los comentarios coincidieron en que el tiempo disponible para las presentaciones fue insuficiente. También hubo sugerencias en el sentido de que se utilizara el idioma español en una de las películas presentada en el seminario.

2.8 Asunto 8: Otros asuntos

2.8.1 Se proporcionó un tiempo para que los representantes de las delegaciones expresaran sus puntos de vista sobre el seminario y sobre las actividades desarrolladas en sus respectivos Estados para el cumplimiento de las disposiciones de la OACI sobre el particular.

2.8.2 Todos coincidieron en que la capacitación del personal es de fundamental importancia para llevar a cabo de manera satisfactoria las actividades relacionadas con los planes de emergencia. El ejemplo mencionado por la delegación de Paraguay (Apéndice 8.1) fue considerado bastante recomendable para ser seguido por otros Estados de la Región.

2.8.3 También se comentó sobre la conveniencia de realizar seminarios de esa naturaleza con mayor frecuencia, debido a la primordial necesidad de mejorar las condiciones de seguridad del transporte aéreo en la Región.

2.8.4 Finalmente, se lamentó la ausencia en el seminario de representantes de tres importantes Estados de la Región, incluyendo uno que todavía no dispone de planes de emergencia en sus respectivos aeropuertos.

-FIN-

12/10/94

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

Seminario sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos

(Quito, 21 al 25 de noviembre de 1994)

LOS ACCIDENTES AEREOS Y LA POSICION DE LA OACI
(Presentada por la Secretaría)

Resumen

Uno de los principios fundamentales de la OACI es promover la seguridad del transporte aéreo. La prevención de accidentes a través de la investigación, los informes ADREP, las estadísticas y el constante perfeccionamiento de los anexos al Convenio han contribuido a que el avión sea el medio más seguro de transporte en nuestros tiempos. Sin embargo, todavía suceden accidentes aéreos y para estos casos la OACI ha adoptado medidas correctivas, a fin de reducir al mínimo el impacto causado por estos accidentes.

1. General

1.1 En los inicios de la aviación, el índice de accidentes aéreos era bastante elevado, puesto que, en aquellos tiempos, volar constituía una verdadera odisea. A medida que se perfeccionaban las técnicas y se precisaban las causas de los accidentes, éstos pasaron a suceder con una frecuencia relativa cada vez menor, hasta llegar a nuestros tiempos, en los que el transporte aéreo representa la modalidad más segura de transporte.

1.2 Si bien es cierto que la aeronave constituye el medio más seguro de transporte, también es verdad que aún suceden accidentes aéreos, produciendo un impacto en el escenario aeronáutico y en la comunidad en general, que es tanto mayor cuanto menos preparado está el sistema para absorber dicho impacto.

2. DATOS ESTADISTICOS

2.1 A través de las estadísticas sobre accidentes aéreos se puede establecer índices comparativos, los cuales permiten evaluar las condiciones de seguridad de un determinado grupo o área. El correspondiente índice que trata del "Número de pasajeros muertos en accidentes aéreos/un millón de pasajeros embarcados", referente a los Estados contratantes de la OACI (con excepción de la Federación Rusa) ha sido de un promedio de 0,80 en los últimos 10 años. Este índice contrasta bastante con el correspondiente índice de países desarrollados, como por ejemplo los Estados Unidos de América, donde el promedio fue del orden de 0,26 en el mismo período (Flight International). Cabe añadir que el mismo índice promedio para las regiones del Caribe y Sudamérica fue de 1,83 (Flight International y estadísticas de la OACI). Se reconoce que, para reducir esta diferencia, es necesario recorrer un largo camino, que va desde el establecimiento de reglamentaciones adecuadas, pasando por la estructuración de las unidades de investigación y prevención de accidentes, hasta las medidas para reducir al mínimo el número de víctimas fatales en los desastres aéreos.

2.2 Las estadísticas de la OACI indican que gran parte de los accidentes de aviación ocurren en los aeropuertos o en sus alrededores. Los datos suministrados en el período entre 1959 y 1993 indican que el 81% de los accidentes ocurren en el área de los aeropuertos o sus proximidades (Statistical Summary of Commercial Jet Aircraft Accidents - BOEING). En lo que respecta a los accidentes que involucran todo tipo de aeronaves, las estadísticas indican que cerca del 40% de los accidentes ocurren en la pista y el 70%, en el perímetro del aeródromo. Por lo tanto, los aeropuertos y sus proximidades son áreas dentro de las que resulta más probable que ocurran accidentes aéreos, disminuyendo esta probabilidad en la medida en que aumente la distancia entre la aeronave y la pista.

NF/mtg

A:\NISPEAQ1

SEMINARIO SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS
(Quito, 21 al 25 de noviembre de 1994)

DETALLES DE LA PROGRAMACION
(Agenda adoptada)

Día	Hora	Asunto	Responsable	Ayudas
21/11 Lunes	09:00 09:30	Inscripción de los participantes	Secretaría	
	09:40 10:00	Apertura	Director de Aviación Civil de Ecuador	
	10:20 11:10	Los desastres aéreos. La posición de la OACI y sus actividades.	OACI	Proyector de transparencias.
	11:10 12:00	Los planes de emergencia. Película "Simulación 1-Alfa" (15 min)	OACI	Proyector de transparencias Equipo de video
	12:20 13:10	"Experiencias sobre emergencias en los aeropuertos de Ecuador"	Sr. Carlos Pinargote Sr. Renán Arrégui Ecuador	Proyector de transparencias y video
	13:10 14:00	"Experiencias en emergencias"	Dr. Fausto Davila Ecuador	Opacos y transparencias
22/11 Martes	09:00 09:50	Escenario de un accidente aéreo - Película "Accidente ocurrido en Dallas/Fort Worth" (45min)	OACI	Sistema de Video
	10:10 11:00	Clasificación y distribución de las Víctimas	Dr. Morales Soto OPS/OMS	Proyector de diapositivos
	11:00 11:50	Importancia del plan médico para desastres en aeropuertos	Dr. Jorge Pérez OPS/OMS	Proyector de diapositivos
	12:10 14:00	Debates "Coordinación de actividades institucionales en casos de desastres aéreos"	Dr. Jorge Pérez, de la OPS/OMS	
23/11 Miércoles.	09:00 09:50	Emergencias médicas en condiciones adversas	Dr. Jorge Pérez OMS/OPS	Proyectores de transparencia y diapositivos
	09:50 10:40	Redes de servicios médicos para atención a desastres	Dr. Morales Soto OMS/OPS	Proyectores de transparencia y diapositivos
	11:00 12:00	"Facilidades para hacer frente a las emergencias. Película "Un Accidente Aleccionador" (29min)	OACI	Proyector de transparencias y aparato de video
	12:00 12:50	El Plan de Emergencia del Aeropuerto de Quito	Sr. Roberto Cortés, Ecuador	Proyector de transparencias y slides

	13:00 14:00	"El Plan de Emergencias Médicas y el Plan de Emergencia del Aeropuerto de Quito". Debates	Dr. Edwin Delgado, Ecuador	Proyector de slides
24/11 Jueves	13:00	Activación, en escala general, del Plan de Emergencia del Aeropuerto de Quito, con la presencia de todos los participantes del Seminario.		
25/11 Viernes	09:00 09:50	Los planes de emergencia de aeropuerto. Película "Providencias para hacer frente a las emergencias" (14 min)	OACI	Proyector de transparencias y video
	09:50 10:40	Revisión y evaluación del simulacro	Secretario del seminario y participantes	
	11:00 11:50	Evaluación del Seminario	Secretario del Seminario y participantes	
	12:00 12:30	Clausura del Seminario	Representante de la DGAC de Ecuador	Proyector de transparencias Equipo de Video

LABORES DE RESCATE

A continuación pasaré a describir las tareas de rescate a cargo de los medios de apoyo: primarios y complementarios del Aeropuerto "Simón Bolívar".

Tanto el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios como el grupo de rescate de la Fuerza Aérea, fueron alertados oportunamente por el Controlador de Torre, al igual que lo fue el Jefe de Aeropuerto, quien asumió el mando de la operación alertando a su vez a las unidades de Operaciones y de Seguridad Aeroportuaria.

El primer vehículo del SSEI, llega al lugar del accidente a los pocos segundos y procede a lanzar la espuma sobre la Cabina y fuselaje del avión. Los otros dos carros cubren también de espuma toda la aeronave; mientras el personal de Bomberos del carro de Rescate auxiliaba a los pasajeros y tripulantes que salían tanto por las puertas de Emergencia como por los boquetes que tenía el avión.

El personal del grupo de rescate de la Fuerza Aérea y miembros de la Aviación del Ejército y Naval que tienen sus bases en el perímetro del Aeropuerto, estuvieron en el lugar del accidente, antes del primer minuto de ocurrido el siniestro, y su colaboración fue vital e importantísima, para la rápida evacuación de los heridos, de los cuales, los más graves, fueron trasladados en helicópteros de éstas dependencias militares, hacia los hospitales Luis Vernaza y Militar Territorial, Centros Hospitalarios dotados de helipuertos en óptimas condiciones de operación.

De la ciudad hubo el apoyo de ambulancias de la Cruz Roja y de la clínica Kennedy, esta última ubicada muy cerca del terminal aéreo. En el servicio médico del aeropuerto, fueron atendidos 8 pasajeros con heridas leves, que una vez recibidos los primeros auxilios fueron dados de alta.

Al lugar del accidente también concurren brigadas de la Defensa Civil, Guayaquil Radio Club, Bomberos de la ciudad y Personal de la Policía Nacional; mientras que las vías hacia los Centros Hospitalarios eran despejadas por la Comisión de Tránsito del Guayas, , aunque esta tarea se dificultó por la presencia de automotores particulares que se volcaron al aeropuerto.

Se puede decir que la evacuación de las 105 personas, que iban en el avión se efectuó en aproximada 40 minutos.

En relación con este accidente si bien el Aeropuerto "Simón Bolívar" no contaba en esa fecha con un Plan de Emergencia involucrando a los medios complementarios, vale destacar que se cumplieron los procedimientos de emergencia en vigencia y se percibió un gran espíritu de solidaridad humana, especialmente de los miembros de la Fuerza Aérea, Aviación de Ejército, Aviación Naval, Funcionarios de Líneas Aéreas, Personal, de la Policía Nacional y de los propios funcionarios de la Aviación que apoyaron las tareas de rescate.

En cuanto a las fallas que se dieron señalaré las siguientes:

1. No se formó un cordón de seguridad alrededor de la aeronave. Muchas personas llegaron al sitio del siniestro solo por curiosidad, lo que dificultó las tareas de rescate.
2. No se determinó el área de triage, los médicos del aeropuerto atendieron heridos en el Policlínico y los que llegaron en ambulancias, actuaron en forma aislada.
3. No se clasificó a los heridos ni se identificó a los cadáveres.

4. En el traslado de los heridos desde la aeronave a los helicópteros y ambulancias, no se siguieron los procedimientos aconsejados por las técnicas médicas, y,
5. La línea aérea no tenía su propio Plan de Emergencia interno, dificultándose la labor de proporcionar información a los familiares de los pasajeros.

Sin lugar a dudas las experiencias vividas en este accidente aéreo, permitieron plasmar en el mes de Enero de 1984, un Plan de Emergencia para casos de siniestros aéreos en el perímetro. Aeropuerto "Simón Bolívar", que compromete la colaboración de aquellas Instituciones y entidades que como Defensa Civil, Cruz Roja, Cuerpo de Bomberos de la ciudad, Policía Nacional, Hospitales, etc., son medios de apoyo muy importantes en el desarrollo de un desastre aéreo.

Estando en el inicio de este Seminario sobre Planes de Emergencia de Aeropuerto, me voy a permitir formular ante ustedes las siguientes recomendaciones:

1. Los Planes de Emergencia para casos de accidentes aéreos, deben ser constantemente actualizados, especialmente en lo relacionado a las tareas que deben ejecutar los medios de apoyo.
2. Debe ser mandatorio el verificar diariamente, el buen funcionamiento de los medios de alerta y comunicación, como: alarmas, timbres, frecuencias radiotelefónicas, Walkie Talkies, teléfonos, etc. Asentando en hojas de guardia a la hora en que se realizó la verificación.
3. Las Jefaturas de Aeropuerto deben realizar los simulacros en forma periódica, con la intervención de medios primarios. La intervención a tiempo y organizada de éstos medios, será siempre un factor determinante en la misión de salvar vidas humanas.
4. Las líneas aéreas deben desarrollar un Plan interno en concordancia con el Plan del Aeropuerto. Este documento debe establecer entre otras obligaciones la designación del personal que asista a los pasajeros.
5. Las Entidades, Organismos, Centros Hospitalarios, etc. Signatarios del Plan de Emergencia deben tener este documento en áreas operativas, esto es, donde se labora en horario H-24.
6. Los helipuertos de los Hospitales deben estar permanentemente libres de obstáculos. y
7. Los medios complementarios deben desarrollar procedimientos internos que faciliten la difusión rápida de un desastre aéreo. Esto incluye el conocimiento de vías de ingreso y salidas del Aeropuerto.

Concluyo mi intervención invitándoles a que observen un video tomado por un canal de televisión, en el sitio del accidente del avión CARAVELLE de la Compañía SAN.

un primer giro a la izquierda y se enrumba a la ciudad, procediendo a realizar el tercer viraje a la derecha muy cerca de la plaza del Centenario, continuando su recorrido enfilado a la cabecera 03 hasta que el avión se desploma a unos 90 metros antes de llegar a esta cabecera.

SLIDE 7

El avión descendía con un rumbo aproximado de 330 grados inclinados sobre el lado derecho produciéndose el primer impacto entre el área derecha y el monitor de la antena del localizador del sistema de aterrizaje por instrumentos, previo a su precipitación a tierra.

SLIDE 8

El avión después de desplomarse, avanza arrastrado de costado unos 80 metros chocando inicialmente con el borde norte de una zanja de drenaje que había en ese sector, y de este impacto se desprende de su base de montaje el tren de nariz y el tren principal del lado derecho.

SLIDE 9

El tren de nariz quedó en el fondo del canal y el tren principal derecho y a la del mismo lado, quedaron 20 metros más adelante.

SLIDE 10

Luego de este impacto, el avión continuó hacia la izquierda y chocó con un pequeño montículo de tierra, a consecuencia de lo cual se desprendió la turbina derecha.

SLIDE 11-12

Luego de este último impacto, el fuselaje quedó asentado parcialmente sobre el lado derecho rompiéndose en varias partes. El área donde se encontraron dispersos los restos de la aeronave alcanzaron un diámetro aproximado de 100 metros. La brújula magnética de la Cabina señalaba 320 grados.

SLIDE 13-14

La aeronave se desploma y se desliza en una área fangosa, producto de las lluvias propias del invierno en la región de la Costa de nuestro país. Esta situación coyuntural atenuó al impacto, y evitó si cabe afirmarlo, un incendio estructural, que generalmente se da en este tipo de accidentes, por la cantidad de la cantidad de combustible que llevan las aeronaves, y recordemos, que en este caso, el siniestro se ocasiona después de 4 minutos, de vuelo.

SLIDE 15

Esta proyección refleja el estado en que quedó la cabina del avión los asientos del Piloto y Copiloto resistieron el impacto, no así el del Ingeniero de Vuelo que se salió de su riel.

SLIDE 16-17-18-19-20-21

El accidente tipificado como, estrellamiento contra el terreno, se produce a las 15:10 horas y provocó la destrucción casi total de la aeronave. Las proyecciones que ustedes verán a continuación son tomas del avión desde diferentes ángulos.

En este siniestro aéreo hubieron 7 muertos, entre ellos un miembro de la tripulación, quedando la mayoría de pasajeros y tripulantes con heridas leves y graves. Muy pocas personas salieron sin novedad.

Como lo expresa el tema, materia de mi intervención, me será grato compartir con ustedes, las vivencias que experimenté en un siniestro aéreo, el más grave suscitado en el perímetro del Aeropuerto "Simón Bolívar" de la ciudad de Guayaquil, Aeropuerto Internacional ubicado a nivel del mar.

La aeronave accidentada corresponde a un Caravelle de fabricación francesa propulsado con dos turbinas marca Roll Royce, capacidad nueve tripulante y noventa y cuatro pasajeros y un peso máximo de despegue estructural de 50000 kilogramos. Ustedes observarán a continuación varias tomas del Aeropuerto "Simón Bolívar":

SLIDE 1

Esta proyección corresponde a la plataforma de estacionamiento de aeronaves, area que tiene 740 metros de largo por 130 de ancho.

SLIDE 2

Esta toma describe parte del área de maniobras con una pista de 2440 metros de largo por 46 de ancho.

SLIDE 3

Se está proyectando el hangar del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. Este Servicio cuenta con tres unidades marca OSHKOSH, que almacena en total 7200 galones de agua y 900 galones de agua liviana.

SLIDE 4

Esta proyección corresponde a la cabecera 03. Hacia el sur y oeste tenemos la ciudad y hacia el este el Cerro Santa Ana

SLIDE 5

Esta toma es del sitio aproximado, donde se estrelló el avión CARAVELLE.

Con este preámbulo, daré paso a una breve reseña sobre el desarrollo mismo del vuelo, realizado el 29 de abril de 1983.

Aproximadamente a las 14:45 hora local se inicia el proceso de embarque de 97 pasajeros: 79 hombres, 15 mujeres y 3 infantes a la aeronave con matrícula HC-BAT de la compañía SAN, cuyo Comandante había presentado a los Servicios de Tránsito Aéreo un Plan de Vuelo con destino a Quito. El vuelo en referencia, con 8 tripulantes, era el tercero que ese día efectuaba el avión en la misma ruta. El peso máximo de despegue para este vuelo fue de 41.961 kilogramos, de los cuales 9.000 correspondía a combustible.

A las 15:06 hora local el Piloto al mando fue autorizado para despegar por la pista 21. A las 15:07:39", el Controlador le dio la hora de despegue y le autorizó a cambiar a frecuencia de aproximación, recibiendo como respuesta del Piloto que se encontraba en emergencia debido a pérdida de la turbina No.1 y solicitaba prioridad para aterrizar en la cabecera 21.

A las 15:09 horas, esto es, casi a los dos minutos de perder la turbina, el Piloto comunica que aterriza por la cabecera 03, siendo esta la última comunicación que quedó registrada antes de producirse el accidente.

SLIDE 6

En esta proyección se observa la trayectoria que siguió el avión posterior a la pérdida de la turbina. El Piloto despues del despegue, alcanzó aproximadamente 450 pies de altura, y realizó

Porlamar, Isla de Margarita,
Venezuela
Telf. 095-691135 Fax 095-691144
Aeropuerto Inter. Arturo Michelena
Fax 041347960
Aeropuerto Inter. de Maiquetia
"Simón Bolívar" Ed. SEDE Piso 3
Telf. 031.521241 FAX 031.521253

Director Operaciones

Director de Seguridad

Gonzalez Guinan, Santiago

Tomassi Hernandez, Frank, Crnel.GN

IATA

Paredes Gallego, Pedro,

Spiteri Gonzalo, Angel Luis, Cmte.

Vásquez Salgado, Miguel

González Lemus, Eusebio

Staff Técnico

Piloto (Capitán)

Ins. Seguridad Aeronáutica

Jefe de Aeropuerto

Márquez de la Valdavia 5 28012
Madrid- España

Telf. 5873631 Fax 5873635

Guadalajara No. 5 28042 Madrid

Telf. 3290102

San Carlos 109 e/San Salvador y

Santo Tomás Cerro

Telf. 45-2308 Fax 452846

Calle 32 No. 875 e/ 41 y 26 Nuevo

Vedado, Habana Cuba

Telf. 452846 Fax 452846

OPS/OMS

Pérez, Luis Jorge

Morales Soto, Nelson Raúl

Asesor Subreg. Emergencias y D.

Consultor Prog. Emergencias y D.

OACI

Hegedu, Paul

Ferrari, Norberto

Director Of. Regional OACI

Oficial OACI Reg. Lima

Lima - Perú

Lima - Perú

Rodriguez Marín, Roberto, Crnl.S.P.	Coordinador Asesor J.P.D.C.P.	Defensa Civil
Rojas H., Rodrigo, Capt.	Alumno Curso CJA-8C	ETAC
Rojas C., Edgar Honorato, Subp.	Jefe Aeropuerto Loja	Aeropuerto "LA TOMA"
Rosas Valencia, W. Dimitri, Capt.	Jefe Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Ruales Arellano, Jaime,	Jefe Encgdo.Tránsito Aéreo DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Ruales Q., Luis	Información Aeronáutica	Aeropuerto "M.SUCRE"
Rueda Uviidia, Rafael, Subf.	Jefe Aeropuerto Tulcán	Aeropuerto TULCAN
Rueda Aguilar, Margarita, Dra.	Médico General Sub-DAC	Aeropuerto "S.BOLIVAR"
Salazar C., Jaime,	Jefe Seguridad Vuelo DAC	DAC
Salazar, Mauricio, Tnte.	Alumno Curso CJA-8C	ETAC
Salvador, Raúl,	Ger.Aerop.CONTINENTAL AIRLINES	Aeropuerto "M.SUCRE"
Sampedro Jativa, Patricio,	Jefe Dpto. Técnico DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Sancan Baque, Isacio,	Supervisor Torre Control QUITO	Aeropuerto "M.SUCRE"
Sánchez Paredes, Manuel, Subt.	Cuerpo de Bomberos QUITO	Tnte. Hugo Ortiz y P. Capiro
Sánchez Espinosa, Javier,	Cuerpo de Bomberos QUITO	Veintimilla 829
Sandoval Alvear, Manuel,	Técnico Seguridad Bases COTRAN	Ira.Zona Aérea
Sandoval, Tatiana,Lic.	Enfermera	Hosp.Eugenio Espejo
Santana R., Jorge	Agente de Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Segovia Enriquez, Marlene	CEMAC Quito	DAC
Segura Villalba, Carlos	Investigador de Accidentes DAC	DAC
Silva, Orlando	Supervisor Aeropuerto	Aeropuerto "M.SUCRE"
Sotelo, Juan Carlos,	Bombero QUITO	Aeropuerto "M.SUCRE"
Sotomayor, Bernardita de	Gerente de Aeropuerto AEROPERU	Aeropuerto "M.SUCRE"
Suárez Mosquera, Daniel,	Agente de Seguridad DAC	Grupo de Tránsito
Tamayo R., Gilberto Rodrigo,Ofc.P.	Oficial de Policía	Aeropuerto "M.SUCRE"
Tapia Cousin, Jeannet	Agente Seguridad	Aeropuerto Manta
Tello, José David,	Inspector de OPS	ETAC
Tinajero, Luis, Tnte.	Alumno Curso CJA-8C	Aeropuerto "M.SUCRE"
Torres B., Edison D.	Supervisor Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Tulcan Ormaza, Ivan,	Torre de Control	Aeropuerto "M.SUCRE"
Unda T., Octavio	Agente de Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Vaca Ortiz, Alberto,	Guardia de Seguridad	Ira.Zona Aérea
Vallejo, Nelson, Capt.	Manten.y Seg. Terrestre COTRAN	Aeropuerto Machala
Vargas M., Edwin, Tnte.	Jefe Aeropuerto Machala	DAC
Veintimilla Cortez, Luis R.,	Meteorologo	Aeropuerto Lago Agrio
Vela N., Rodrigo, Capt.	Jefe Aeropuerto Lago Agrio	Ira.Zona Aérea
Velastegui, Luis E.,	Supervisor Infantería COTRAN	BATALION 81 Rumiñahui
Vera, Eraldo, Capt.	Oficial de OPS Psicológicas	

Vergara Carrillo, Carlos,
Viera Viera, Alfonso G.
Villacreses Ramos, Oswaldo,
Villalba, Franklin,
Villavicencio Armijos, Alis
Vinueza D., Fabián R.
Vizcaino Vargas, Martha Cecilia,
Yaguari, Segundo,
Yépez, Edwin, Capt.Avc.
Zambrano, Roberto
Zarria, Fausto,

Bombero Aeronáutico SEI-DAC
Agente Seguridad
Supervisor de Seguridad TAME
Jefe Servicios Generales DAC
Controlador Tránsito Aéreo
Inspector Cuerpo de Bomberos
Inspector OPS
Sub-Jefe Brig. Voluntarios
Jefe Aeropuerto Esmeraldas
Aeropuerto "M.SUCRE"
Bombero DAC

Aeropuerto "M.SUCRE"
Aeropuerto "M.SUCRE"
Aeropuerto "M.SUCRE"
Aeropuerto "M.SUCRE"
Aeropuerto "M.SUCRE"
Veintimilla 829
Aeropuerto "M.SUCRE"
Edificio COSENO
Aeropuerto Esmeraldas
Aeropuerto "M.SUCRE"

PARAGUAY

García, Nelson Ernesto
Rodríguez Almeida, Emilio
Ruiz Díaz Duarte, Darío Ramón

Jefe Com. Inv. Prev. Accidentes
Jefe OPS Paraguay
Jefe OPS Paraguay

P.O. Box 2977 Asunción Paraguay
Telf. 22-012 Ext. 253
Fax 206-196 Ext. 347
Aerp. Inter. Silvio Pettirossi
Telf. 207693
Aerp. Inter. Silvio Pettirossi
Telf. 207-693

URUGUAY

Do Mato Papasso, Mario

Controlador Tránsito Aereo

Carrasco 4490 H1 A2
Montevideo URUGUAY
Telf. 614482

VENEZUELA

Pacheco, Félix A., Tcnrl.

Director de Seg. Terrestre FAV

Urb. La Punta Ira. Transv. # 67-B

Fuenmayor, Gustavo, Crnel.

Gerente de Seguridad

Maracay - Estado Aragua
Telf. 043-350845
Aeropuerto I. Santiago Mariño

Egas Saenz, Ramiro, Dr.	Médico General	Aeropuerto "M.SUCRE"
Espinosa, Fausto,	Supervisor Telecom. COTRAN	Ira. Zona Aérea
Estrella, Ramiro, Dr.	Médico Tratante	Hospital BACA ORTIZ
Fierro Novillo, Angel Raúl	Bombero Aeronáutico DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Flores, Araceli de Becerra	Gerente Aeropuerto	CIA. Lufthansa
Flores Boada, Marco Vinicio, Dr.	Médico General	Hosp. Pablo Arturo Suárez
Flores Montúfar, Carlos Humberto, Dr.	Médico General DAC	Aeropuerto "M.Sucrer"
Flores Pinto, Marco Enrique,	Subdirector Administ.Hosp.	Policía Nacional
Flores V., Kleber, Mayo	Alumno CJA-8C	ETAC
Gallegos Arias, Carlos, Capt.	Jefe Aeropuerto Bahía-DAC	Bahía de Caráquez
Ganchala, Pablo, Tnte.	Cuerpo Bomberos QUITO	Veintimilla 829
Garces Abad, Romel	Jefe Aeropuerto	Aeropuerto Salinas
García Domínguez, Zanoní, Mayo.Avc.	Jefe Aeropuerto Manta-DAC	Manta Aerp. "Eloy Alfaro"
García U., Gabriel Marcelo	Alumno curso CJA-8C	ETAC
Garrido Arellano, Félix,	Supervisor de Seguridad DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Gavilanez Nuñez, William	Supervisor SEI Aeropuerto	Aeropuerto "M.SUCRE"
González Moya, Vinicio G.,	Inspector de OPS DAC	DAC
Gordón G., Arturo,	Jefe Sección SEI-DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Guzman V., Juan I,	Agente de Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Hermida Bustos, Enrique, Dr.	Presidente Comité Desastres	Hosp.METROPOLITANO
Herrera S., Galo, Dr.	Médico General DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Hidalgo O., Pablo,	Jefe Nacional de Capacitación	Aeropuerto "M.SUCRE"
Hurtado Peñafiel, Gerónimo, Subt.	Cuerpo de Bomberos QUITO	Cruz Roja
Iñiguez Wandemberg, Sonia Margarita,	Policía P-2	Veintimilla 829
Jácome Enríquez, Gustavo,	Inspector OPS	Robles y Plaza
Jalil León, Esteban, Capt.	Piloto Avc. Petroproducción	Aeropuerto "M.SUCRE"
Jaramillo Torres, Marco Edison,	Funcionario Defensa Civil	Av.10 de Agosto No.6507
Jaramillo E., Alfonso	Gerente OPS-TIERRA SAN SAETA	Edif. COSENA
Lara Ruano, Eduardo	Supervisor AIS DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Larrea Haro, Armando, Capt.	Médico	DAC
Lasso, Víctor	Jefe Secc.MET-DAC	Ira. Zona Aérea
Lema Cáceres, Edwin Marcelo,	Supervisor ATS-DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
León, Mauricio, Dr.	Coordinador Oficina Desastres	Aeropuerto "M.SUCRE"
López L., Oscar,	Tránsito Aéreo DAC	Cruz Roja
López P., Marco A.,	Supervisor SEI-DAC	DAC
Maldonado Donoso, Pablo, Dr.	Médico Tratante 3.4 H.D	Aeropuerto "M.SUCRE"
Maldonado, Luis, Mayo.	Jefe Serv.Médico COTRAN	Hospital BACA ORTIZ
Mancheno M., Flavio, Capt.	Jefe Aeropuerto Río Amazonas	Ira. Zona Aérea
		PASTAZA

Marín Castro, Franklin Marcelo	Agente Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Martínez Jurado, Patricio, Dr.	Jefe Servicio Médico ETAC	ETAC
Martínez P., José Eduardo, Tnte.	Jefe Aeropuerto Portoviejo	Aerop. "Reales Tamarindo"
Mayorga Zurita, Luis Gerardo,	Supervisor Seguridad DAC.	Aeropuerto "M.SUCRE"
Mejía, Patricio, Mayo	Jefe Seguridad Vuelo COTRAN	Ira.Zona Aérea
Méndez Terán, Galo Vicente,	Agente de Seguridad TAME	Aeropuerto "M.SUCRE"
Merino King, Patricio, Dr.	Jefe Comité Desastres	Hosp.Policía Nacional QUITO
Miño Alarcón, Carlos, Subt.	Cuerpo de Bomberos QUITO	La Marín Telf.571951
Mogollón, Gonzalo,	Superv. CONTINENTAL AIRLINES	Aeropuerto "M.SUCRE"
Molina, Carlos,	Controlador Tránsito Aéreo	Aeropuerto "M.SUCRE"
Molina S., Xavier, Subt.	Comandante de Pelotón	Bataillón 81 Rumiñahui
Molina N., William	Alumno CJA-8C	ETAC
Montenegro, Silvia		Aeropuerto "M.SUCRE"
Morillo Cano, Julio, Dr.	Jefe Serv. Médico Tulcán	Aeropuerto Tulcán
Muriel G., Juan Carlos	Agente de Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Murillo, Jorge,	Voluntario Defensa Civil	Defensa Civil
Negrete, Eulalia,	Enfermera	Hosp.Eugenio Espejo
Nietos, Juan Eduardo	Agente de Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Noboa Rosales, Jorge,	Supervisor de Aeropuertos-DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Nuñez, José, Lcdo.	Jefe OPS Airfrance	Aeropuerto "M.SUCRE"
Nuñez Ch., Javier,	Meteorólogo DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Ordóñez, Fernando, Subt.	Cuerpo Bomberos QUITO	Aeropuerto "S.BOLIVAR"
Ortega Jaime, José Miguel,	Jefe Secc.OPS GQUIL.	Monjas Sur
Pacheco Beltrán, David,	Controlador Radar	Aeropuerto "S.BOLIVAR"
Palacios E., Fabián, Mayo.Avc.	Jefe Aeropuerto DAC Guayaquil	Aeropuerto "M.SUCRE"
Paredes Zambrano, José Anibal,	Agente Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Paz Mazón, Norma C.,	Fisioterapista DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Peñafiel Ponce, Luis	Inspector	Cuerpo de Bomberos QUITO
Peñaherrera, Ramiro, Mayo.Avc.(r)	Piloto Seguridad Vuelo Icaro	Aeropuerto "M.SUCRE"
Piedra, Ivan, Tnte.	Cuerpo de Bomberos Quito	Veintimilla 829
Pinargote Vera, Carlos,	Jefe Dpto.Técnico SUB-DAC	Aeropuerto "S.BOLIVAR"
Pineda Barriga, Manuel De Jesús,	Bombero No. 3 DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Polanco C., Jaime,	Agente OPS.CHALLENGE AIR CARGO	Edif.CHALLENGE
Proaño, Ana, Dra.	Médico General DAC	Aeropuerto Esmeraldas
Proaño, Francisco, Tnte.	Alumno Curso CJA-8C	ETAC
Ríos, Rosa Elena, Dra.	Médico General DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Rivadeneira, Patricio,	Técnico OPS Vuelo SAN SAETA	Aeropuerto "M.SUCRE"
Rivera C., Luis A., Mayo	Alumno Curso CJA-8C	ETAC

NOMINA DE ASISTENTES AL SEMINARIO
SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS

ARGENTINA

Turdera, Marcelo Andres, Capt. Avc.

Jefe Div.Limitaciones al D.

Comodoro Pedro Zanni 250
Of. 159 Verde Edif. Condor 1104
Tef. 541-311-3379

Limberti, Sergio Ernesto, Subf.Ay.

Encargado Dpto. Aeródromos

Comodoro Pedro Zanni 250
Cap. Federal Argentina 1104
Telf. 311-3379 Fax 311-3379

BRASIL

Dantas, Lourival Vianna

Jefe Dpto. Seg.Aeroportuaria
Brasil- INFRAERO

S.C.S. Q4 No. 58 Ed.CHAM'S
70500-300 INFRAERO - Brasil
Telf. (061) 3123148 Fax 3210512

CHILE

Yañez Moraga, Luis Roberto

Jefe Dpto. SEI/AVSEC

Av. Miguel Llaro 1314
Providencia - Santiago
Telf. 056-2047676 anexo 2437
Fax 056-2095000

ECUADOR

Aguilar, Geovanni, Tnte.
Aguirre Freire, Vicente ,Dr.

Alumno curso CJA-8C

ETAC
Hosp. EUGENIO ESPEJO

Alvarado P., Hugo ,Crnel.(r)	Jefe Aeropuerto DAC Cuenca	Aeropuerto "Mariscal Lamar"
Alvarez H., María Eugenia	Anunciadora Bilingue	Aeropuerto "M.SUCRE"
Andino, Juan Antonio	Inspector OPS DAC-PASTAZA	ETAC
Andrade Beltrán, Ricardo, Ing.Com.	Inspector OPS, DAC Cuenca	Av. Loja y 10. de Mayo-Cuenca
Arcos Betancourt, Rodrigo, Mayo.P.	Jefatura Migración	Aeropuerto "M.SUCRE"
Arias León, Carlos	Ayudante Jefatura SEI, DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Armijos, Edgar, Tnte.Ejer.	Jefe Mantenimiento Aeropuerto	Aviación Ejercito Grp.45
Arroyo, Eber, Subt.	Cuerpo Bomberos QUITO	Veintimilla 829
Arteaga Medrano, César	Agente de Seguridad DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Atiencía Cevallos, Antonio Xavier	Agente de Seguridad	Aeropuerto "M.SUCRE"
Ayala Custode, Víctor, Capt.Avc.	Jefe de Avc. PetroEcuador	Hangar PETROECUADOR
Barahona C., Jorge	Bombero Aeronáutico DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Bayas, Edgar,	Jefe Seguridad Física, TAME	Aeropuerto "M.SUCRE"
Benítez S., Washington Freddy, Capt.	Jefe Dpto. Invest.Educativa	Batalión Escuela de Trans. No.81
Boada, Lidia	Cuerpo de Bomberos QUITO	Aeropuerto "M.SUCRE"
Bravo Sampedro, Carlos Rubén	Airfrance Carga	Aeropuerto "M.SUCRE"
Brito Vélez, Max	Voluntario Defensa Civil	Edificio COSENA
Brown R., Richard Gustavo	Jefe Dpto. Rampa ASA	Aeropuerto "M.SUCRE"
Cabezas Romero, Galo,	Alumno CJA-8C	ETAC
Campuzano, Mauricio, Capt.	Comunicaciones	Aeropuerto "M.SUCRE"
Carranco Vásquez, Carlos	Téc. OPS Continental Airlines	Aeropuerto "M.SUCRE"
Carrera, Fernando,	Gerente Aeropuerto COPA	Wanderber No. 34
Carrillo B., Marco Vinicio,	Controlador Tránsito Aéreo	DAC
Carvajal C., Washington,	Médico General, DAC Portoviejo	Av. del Maestro
Castro C., Wilner E., Dr.	Médico General, DAC	Carcelén SpMz G Mz 10 C2
Cevallos, Marcela, Dra.	Médico IESS	Hospital Carlos Andrade M.
Cifuentes, Anabelle, Dra.	Jefe Cuerpo Bomberos Quito	Aeropuerto "M.SUCRE"
Correa, José, Crnel.	Jefe Aeropuerto M.SUCRE	Cabo Galarza No.244
Cortez King, Roberto, Mayo.	Agente de Seguridad, TAME	Aeropuerto "M.SUCRE"
Coyago Tupiza, José M.,	Jefe OPS. Aerop. "M.SUCRE" DAC	Aeropuerto "M.SUCRE"
Cruz, Carlos,	C.A.C.CHALLENGE AIR CARGO	Aviación Ejercito Grp.45
Chávez Paredes, Richard,	Oficial de Seguridad de Vuelo	Hospital Pablo Arturo Suárez
Chávez G., Edison Fernando, Tnte.Ejer.	Médico Traumatólogo	Juaquín Sumaita 123
Chiriboga, Gustavo, Dr.	Jefe de Carga, COPA	Nueva Tola 2 Lote 74
Chiriboga S., Marcelo,	Superv.Educ.Hos.Policía Nacional	Hospital QUITO No.1
Chiza Suárez, Mariana, Lic.	Jefe Dpto.Trauma	Aeropuerto "M.SUCRE"
Dávila, Silvano, Dr.	Jefe Comunicaciones DAC	
De la Torre, Fabián,		