

Procedimiento Operativo Estándar

Rescate en Incidentes Vehiculares

POE N.º 01 / 2014

Última revisión: 24 - 03 - 2023



Cuerpo de Bomberos de Iquique

Procedimiento Operativo Estándar

“Rescate Vehicular”

Realizado por:

- Departamento de Ops. De Rescate CBI
- Departamento de Estandarización y Procedimientos Operativos CBI

Aprobado por:

- Jorge Medina V. Comandante CBI

1. Alcance

El presente documento norma el procedimiento operativo estándar a emplear por el Cuerpo de Bomberos de Iquique ante la respuesta a emergencias definidas como “Rescate Vehicular”, tanto cuando se actúe como unidad de rescate en primera o segunda intervención, y/o como unidad de agua en apoyo al rescate, sea éste dentro o fuera de la jurisdicción del Cuerpo de Bomberos de Iquique.

2. Objetivo

Establecer un procedimiento operativo estándar que defina, regularice y establezca lineamientos de respuesta estandarizados que deben desarrollarse durante las etapas contenidas en una emergencia de rescate vehicular, en todas sus tipificaciones y que permita a los voluntarios del Cuerpo de Bomberos de Iquique, ejecutar por medio de conocimientos y técnicas, en forma correcta, organizada, rápida y segura, las acciones de soporte vital básico y extricación de personas involucradas en un accidente vehicular.

Del Personal (Obligaciones y Responsabilidades)

1. Comandante

- Aprobar y asegurar la implementación del presente procedimiento en los actos de servicios tipificados como llamados a rescate vehicular.
- Supervisar el cumplimiento del procedimiento en todas las compañías, evaluar el desempeño y buscar la permanente mejora y actualización de lo establecido.

2. Capitanes y Oficiales Operativos de Compañías de Rescate

- Difundir e instruir a toda la compañía el presente procedimiento operativo estándar.
- Cumplir y hacer cumplir el procedimiento operativo a toda la compañía.
- Supervisar y dirigir la correcta ejecución del procedimiento operativo estándar.

3. Capitanes y Oficiales Operativos de Compañías de Agua

- Difundir e instruir a toda la compañía el presente procedimiento operativo estándar.
- Velar por el cumplimiento del procedimiento cuando se requiera a la compañía de apoyo al rescate vehicular.
- Supervisar y dirigir la correcta ejecución del procedimiento operativo estándar.

ESTRUCTURA DEL MANDO OPERATIVO DEL CBI EN UN ESCENARIO DE RESCATE POR ACCIDENTE VEHICULAR

A continuación, se detallan los diversos elementos que componen la estructura organizacional necesaria para atender emergencias de rescate por accidentes vehiculares. Estos elementos se conformarán en cualquiera de las operaciones de rescate vehicular en la que intervengan unidades del Cuerpo de Bomberos de Iquique.

1. El Equipo de trabajo

El equipo de trabajo corresponde a la totalidad de los Bomberos en el incidente, independiente de la especialidad y la unidad con la que asisten.

Quienes asistan a la emergencia, deberán estar debidamente equipados e identificados, tanto en el caso de ser Operadores de Rescate y/o Profesionales de Salud.

2. Comandante del Incidente (C.I.)

Corresponde al Bombero u Oficial de mando operativo del equipo de trabajo con más alto rango jerárquico. El será el responsable de las acciones a desarrollar, reconociendo y evaluando previamente la escena y sus riesgos. Coordinará además el trabajo entre las Compañías e instituciones que asistan como apoyo en el lugar (Carabineros, Samu, Ambulancias Privadas, Seguridad Ciudadana, entre otros) y entregará la evaluación de la escena al Jefe de Operaciones, pudiendo delegar en éste dicha evaluación.

Ejercerá este rol el oficial o voluntario más antiguo jerárquicamente en el Cuerpo de Bomberos de Iquique, para tal efecto deberá identificarse con una chaquetilla estandarizada por el CBI de color BLANCO.

En caso de que el C.I. recaiga en un Capitán de la compañía de Rescate, éste podrá prescindir de nombrar al Jefe de Operaciones, debiendo entonces ejecutar ambos roles y sus respectivas funciones.

Jefe de Operaciones (J.O.)

El Jefe de Operaciones es el líder del equipo de rescate. Este rol sólo será ocupado por Operadores de Rescate Vehicular (ORV) de la o las unidades de rescate que responden al incidente. Se deberá identificar con una chaquetilla estandarizada por el Cuerpo de Bomberos de Iquique con el color NEGRO. Excepcionalmente, cuando el C.I. asista en la unidad de rescate, podrá ocupar simultáneamente los roles de comandante del Incidente y Jefe de Operaciones.

Corresponde al J.O. Establecer los objetivos, estrategias y tácticas. Ejecutar el PAI (plan de acción del Incidente), habiendo escuchado a los jefes de las demás unidades de trabajo que se hayan conformado. Además, el J.O. deberá comunicar dicho plan a los jefes de las unidades y velará por el desarrollo coordinado de las distintas tareas.

Cabe destacar que, si bien esta etapa realizara en el trayecto a la emergencia, este procedimiento considera que, para los casos de tripulaciones definidas a partir de la Guardia Nocturna, las funciones serán establecidas previamente.

Unidades de Trabajo (U.T.)

Corresponde a subgrupos existentes en el equipo de trabajo, que tienen funciones determinadas. Cada unidad de trabajo es liderada por un miembro del equipo de rescate, que serán denominados Jefes de Unidad. Estas serán conformadas por un número indeterminado de ayudantes de unidad.

Para conformarse, cada unidad de trabajo debe contar con a lo menos dos bomberos asignados a ella, considerando al Jefe de Unidad. No obstante, cabe destacar que ocurrirán eventualidades en donde solo estará presente un ORV, por lo que este Bombero deberá asumir este rol.

En consideración de las funciones del rescate definidas, las unidades se irán conformando con la siguiente prioridad:

1. **Unidad de Seguridad:** Unidad encargada de llevar a cabo la evaluación y control de los riesgos de la escena, esto incluye:
 - 1.1. Identificar y manejar los dispositivos de seguridad pasiva, sistema de propulsión, y desconexión de baterías.
 - 1.2. En caso de riesgos no controlados, deberán alertar inmediatamente al Jefe de Operaciones o Comandante del Incidente.

Una vez controlado los riesgos, deberán reportar al Oficial de Seguridad que la escena está segura para continuar con la evaluación.

- 1.3. **Jefe de Seguridad (J.S.):** Será el líder de esta U.T. y deberá identificarse con una chaquetilla estandarizada por el Cuerpo de Bomberos de Iquique con color VERDE.
Sus funciones serán dirigir las maniobras de estabilización primaria y secundaria de los vehículos involucrados, con una constante reevaluación lo largo de todo el rescate, control de lunetas y/o residuos de vidrios fragmentados, protección de bordes filosos y protección de cortes posterior a las maniobras de extricación.
Será quien ejecute la regla nemotécnica para la evaluación de riesgos
E.P.I.

E: Externo fuga, derrames, peligros, revisión por debajo de los vehículos.

P: Propulsión tapa de estanque, identificación del tipo combustible (híbrido y gas).

I: Interno batería, llave, airbags y maleta de adelante hacia atrás.

Caso particular tendrá la presencia de SRS Airbags sin activar, para lo cual se deberá proteger con cubre airbags u otros dispositivos, posterior a la evaluación realizada por el jefe de seguridad.

Nota: El Jefe de Seguridad (J.S) se encargará de los aspectos de seguridad en los vehículos y el cordón interno, mientras que la seguridad de la escena, con una visión generalizada será realizada por el Oficial de Seguridad.

El control a este riesgo específico será responsabilidad del Jefe de Operaciones. Como también del Jefe de Trauma en una primera instancia, al acceder personal de la Unidad de Trauma al interior del vehículo.

2. Unidad de Trauma: Esta unidad tendrá como función, proporcionar el soporte vital básico del trauma a pacientes involucrados en el incidente de rescate vehicular. Evitando agravar las lesiones existentes en los pacientes. Dependiendo del rescate y de la cantidad de involucrados, pueden conformarse más de una unidad de trauma, cada una de las cuales deberá cumplir con las tareas de la unidad. Además, debe liderar el procedimiento de extracción de estos.

2.1. Jefe de Trauma (J.T.): Será el líder de esta U.T. y deberá identificarse con una chaquetilla estandarizada por el Cuerpo de Bomberos de Iquique de color AZUL.

En el primer contacto con el paciente el O.R.V u Operador Trauma. Deberá evaluar rápidamente el ABC del trauma y determinar el **P.A.T.E.R** para luego informarlo al Jefe de Trauma, quien lo dará a conocer en la reunión Tripartita.

P.A.T.E.R. Regla nemotécnica que corresponde a “Paciente” - “Atrapamiento” - “Técnica” - Extracción” - “Recurso”, globalmente definida en la ETAPA 5 de las etapas del rescate expuestas en este procedimiento operativo estándar.

Reunión Tripartita: Se desarrollará en la ETAPA 6 de las etapas del rescate expuestas en este procedimiento.

Parte de sus funciones también serán la atención de paciente, Triage, determinación de la vía de extracción, transmitir la evaluación primaria al J.O o en su defecto al C.I. Además, debe liderar el procedimiento de extracción del (los) paciente(s), y conformar parte en la ETAPA 9. Preparación para el transporte.

3. Unidad de Equipos: Esta unidad tendrá como función el suministrar y dar soporte a equipos y herramientas, permitiendo así un desempeño adecuado durante el rescate, apoyando activamente en todo momento (conectar, armar, ordenar, preparar y mantener operativos los recursos para el cumplimiento de las funciones de trauma y extricación).

3.1. Jefe de Equipos (J.E.): Es el encargado de proveer las herramientas y equipos necesarios para el desarrollo del trabajo en el incidente. Se identificará con una chaquetilla estandarizada por el Cuerpo de Bomberos de Iquique con color NARANJO.

Le corresponde prestar el apoyo logístico y entre sus funciones está establecer la zona de material designada, con una lona identificada para el material, contabilizar todo el material retirado de las unidades, informarse de las necesidades de materiales de las otras unidades, operar la bomba hidráulica, apoyar en las labores de conexión y/o armado de herramientas cuando así se requiera.

3.2. Conductores: El conductor de la Compañía de Rescate podrá asumir labores de ayudante en la unidad de equipos. O si la situación lo amerita podrá asumir como J.E., en donde sus deberes son:

- Ubicar señalética vial, de acuerdo con lo establecido en el Poe de Segregación Vial en Emergencias.
- Iluminar la escena con mástil de iluminación o focos de piso.
- Encender y operar el generador y la bomba hidráulica.
- Disponer de manera ordenada equipos de apoyo y herramientas.

Así mismo el conductor de la compañía de agua podrá apoyar en las labores de seguridad y segregación vial.

Será obligación para todo conductor que cumpla apoyo en estas labores, contar con su equipo de protección personal completo.

Los conductores no deberán alejarse de sus unidades y deben mantener en todo momento la atención, ante el caso de necesidad de reubicar la unidad en la escena.

Los conductores serán los primeros responsables de velar por la seguridad de los bomberos, posicionando la máquina en **posición de rechazo o bloqueo de una o las dos vías de tránsito vehicular**, esto es, de forma tal que proteja la escena del incidente y a los primeros respondedores que intervendrán en la atención.

Para determinar la forma de posicionar la máquina, se debe tener en consideración las instrucciones dictadas para tales efectos, los requerimientos de quien esté a cargo de la emergencia, el flujo vehicular existente, los requerimientos de la emergencia y del personal de carabineros encargado del tránsito en la escena del accidente.

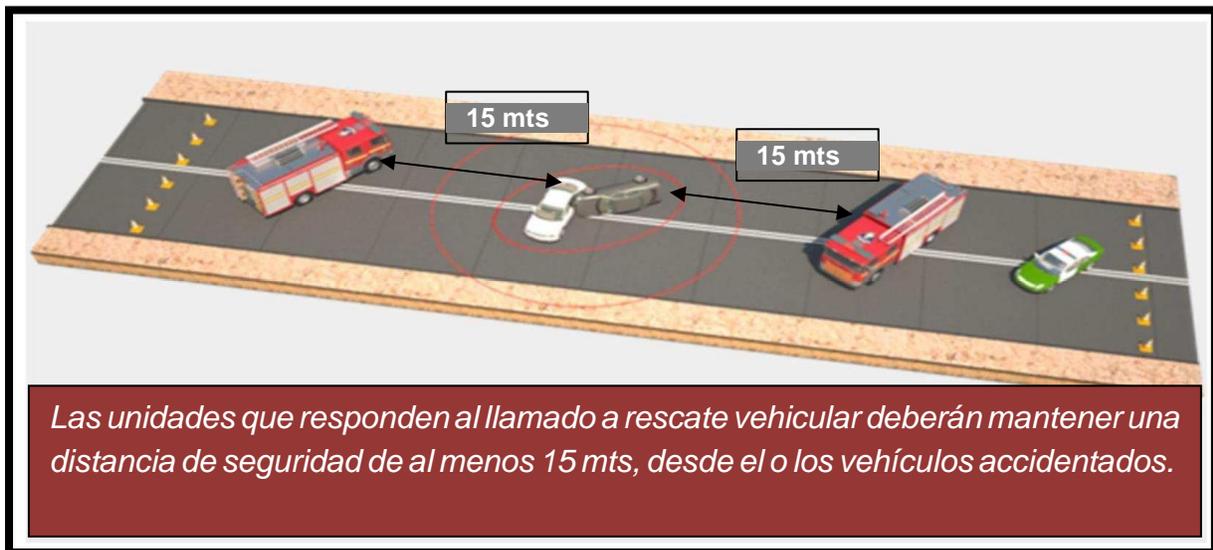


Imagen de referencia (**Posición de rechazo o Bloqueo**)

4. Unidad de Extricación: Esta unidad tendrá como función, operar las herramientas o equipos que permitan la liberación de las personas atrapadas o encerradas en un vehículo mediante la aplicación de técnicas de extricación, de acuerdo con los estándares establecidos por la ANB y el Cuerpo de Bomberos de Iquique.

Entre las funciones a realizar por esta U.T. Se encuentran:

- Evaluar el estado y deformación de los vehículos.
- Efectuar maniobras de acuerdo con la información recabada por el P.A.T.E.R.
- Ejecutar las técnicas de extricación dirigidas por el Jefe de Extricación.
- Desarrollar correctamente las secuencias del uso de las herramientas específicas.

Esta Unidad de Trabajo solo podrá estar conformada por ORV de la Compañía de Rescate. O en su defecto de la 2° Compañía de Rescate asistente en apoyo si la emergencia así lo dispone.

4.1. **Jefe de Extricación (J.X.)**: Es quien encabeza la Unidad de Extricación, encargado de analizar, determinar y dirigir los métodos y técnicas de extricación necesarios, siempre en coordinación con el J.O. correspondiente.

Las técnicas de extricación definidas para liberar a los pacientes atrapados o encerrados en los vehículos serán en función del estado del paciente, nivel de atrapamiento, del espacio interior disponible y de la vía de extracción del paciente, buscando siempre la optimización de estas.

El jefe de la unidad de extricación debe ser ORV de la Compañía de Rescate con mayores competencias y conocimientos en las técnicas de extricación.

Se deberá identificar con una chaquetilla estandarizada por el Cuerpo de Bomberos de Iquique con color ROJO.

DESARROLLO OPERATIVO DEL RESCATE VEHICULAR

5. Etapas del Rescate Vehicular

Este procedimiento normará las directrices y/o alcances para cada una de las etapas que se deben seguir en todo Rescate Vehicular, las cuales se definen a continuación:

- **ETAPA 0.- Designación de Unidades de Trabajo**
- **ETAPA 1.- Evaluación de la escena y control del riesgo inminente.**
- **ETAPA 2.- Confirmación / Reasignación de Unidades de trabajo**
- **ETAPA 3.- Estabilización de los vehículos involucrados.**
- **ETAPA 4.- Acceso a los pacientes.**
- **ETAPA 5.- Soporte Vital / ABC del trauma - PATER**
- **ETAPA 6.- Reunión Tripartita**
- **ETAPA 7.- Liberación del paciente.**
- **ETAPA 8.- Extracción del paciente.**
- **ETAPA 9.- Preparación para el transporte.**
- **ETAPA 10.- Restitución del tráfico.**
- **ETAPA 11.- Evaluación final – Debriefing.**

5.1 ETAPA 0.- Designación de Unidades de Trabajo

Una adecuada distribución de tareas bajo un procedimiento normado genera fluidez y eficiencia en el trabajo de rescate. La correcta administración de la escena requiere una estandarización de funciones y procedimientos. Por ello, que antes de atender un rescate por accidentes vehiculares se deben conformar las unidades de trabajo expuestas con anterioridad, estas intervendrán en la emergencia.

Las U.T. se irán conformando de acuerdo con la cantidad de operadores presentes en la emergencia, teniendo siempre en cuenta en la conformación de estas, el siguiente orden de prioridad en el momento del despliegue de sus funciones:

Número de voluntarios más jefe de grupos	Número de unidades	Despliegue de funciones			
2+1	1	S	T	E	X
4+1	2	S	T	E	X
6+1	3	S	T	E	X
8+1	4	S	T	E	X

5.2 ETAPA 1.- Evaluación de la escena y control de riesgos inminentes

Antes de empezar cualquier despliegue de material o el trabajo directo con los lesionados y/o vehículos involucrados, se debe llevar a cabo el reconocimiento de la escena. Al llegar al lugar la evaluación será realizada por el C.I., el J.S. y J.T. (cada uno evaluando según su función).

Enfrentar un rescate por accidentes vehiculares deberá tener en consideración todos los factores de riesgo presente en la escena. Estos riesgos pueden provenir del entorno inmediato de los vehículos involucrados, de su carga o de la energía disipada en el accidente entre otros.

A. ENTORNO INMEDIATO: Para analizar el entorno inmediato se deben contemplar los peligros propios del lugar donde se está desarrollando la emergencia tales como el flujo vehicular, riesgo de caída de objetos (tales como postes, carteles, semáforos, etc.), riesgos de electrocución (caída de tendido eléctrico, líneas de cercos eléctricos), cercanía y seguridad de personas externas, desbarrancamientos, desniveles y pendientes del terreno, superficie del terreno (barro, arena, tierra, etc.), presencia de combustibles con peligro de ignición y en general cualquier condición del entorno que pueda ser un peligro en el desarrollo del rescate.

Una vez que se ha hecho una rápida verificación de los riesgos del entorno, se deben controlar aquellos que puedan afectar directamente la seguridad o integridad de los bomberos, para luego poder realizar una revisión de los vehículos involucrados.

B. VEHICULOS INVOLUCRADOS: Una vez que se ha finalizado con la revisión del entorno, se deberá hacer una acabada evaluación de los vehículos involucrados. Se debe considerar para ello todo lo que los vehículos han traído al lugar del incidente, incluyendo las víctimas.

Se realizará una revisión del exterior, interior, energía y características de(los) vehículo(s).

Energía: Deformación de los vehículos, extrapolación en las lesiones de los pacientes y la determinación de niveles de atrapamiento.

Características de los vehículos: Tipos de vehículos, identificación de presencia de aleaciones especiales, vehículos con combustibles alternativos (híbridos u otros), ubicación de la batería, presencia de sistemas de protección pasiva (airbags, barras antivuelco, pre-tensor de cinturón de seguridad, etc.), tipo de vidrios, entre otros.

Respecto de nuestros propios recursos se debe evaluar:

- **Capacidad:** Cantidad de Operadores de Rescate, Relación entre la cantidad de operadores de rescate disponibles y los necesarios. Considerar a operadores de Rescate de otras compañías, considerar experiencia, conocimiento y habilidades técnicas de los voluntarios.

Ante la necesidad de mayor presencia de Bomberos operadores de rescate y/o trauma. La primera solicitud de más personal **(6-6) será orientada a la presencia de ORV de las compañías que responden en la emergencia.**

Un segundo llamado solicitando personal (6-6). Establecerá que se requiere la presencia de operadores de rescate y/o trauma a nivel institucional.

- **Equipos disponibles:** Determinar si los equipos y herramientas disponibles en el lugar del rescate son adecuados y suficientes para satisfacer las necesidades de este.

6. ETAPA 2.- Confirmación / Reasignación de unidades

Las Unidades de Trabajo se conformarán con la designación del jefe de cada unidad con la siguiente prioridad, según se indica, donde los distintos jefes deberán contar con su correspondiente identificación. (Imagen de referencia en ANEXO 4.)

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| 1. Comandante del Incidente: | BLANCO |
| 2. Oficial de Seguridad: | VERDE |
| 3. Jefe de Operaciones: | NEGRO |
| 4. Jefe de Trauma: | AZUL |
| 5. Jefe de Unidad de Extricación: | ROJO |
| 6. Jefe de Unidad de Equipos: | NARANJO |

En caso de no conformarse todas las Unidades, corresponderá a los bomberos asignado a las unidades conformadas realizar las labores pertinentes.

En esta Etapa, es importante señalar que las compañías que asistan como apoyo en la extinción de incendios vehiculares, también podrán conformar Unidades de Trabajo de Seguridad y Trauma.

Funciones de las Compañías de “AGUA”

I. Seguridad y valoración de la situación.

De ser la Compañía de Agua la primera en llegar a la escena, el Comandante del Incidente tiene que llevar a cabo esta primera valoración completando un reconocimiento total, en 360° y prestando especial atención al área inmediata, al vehículo o los vehículos afectados.

También es aconsejable realizar un reconocimiento más amplio de la escena para asegurarse de que no haya más víctimas o peligros, el objetivo es asegurar que se establezca y mantenga un entorno de trabajo seguro, identificando peligros y comunicándolos, y reduciendo el riesgo mediante medidas de control.

- **Peligros, riesgos y medidas de control.**

Es importante comprender la diferencia entre peligro y riesgo. Esto nos permitirá gestionar más eficazmente la seguridad de la situación. Tenemos que ser conscientes, también, de cómo encargarnos de los peligros y los riesgos.

Peligro: Fuente, situación o acto con potencial para causar daño humano o deterioro de la salud, o una combinación de estos.

Riesgo: Combinación de la probabilidad de la ocurrencia de un evento peligroso (o exposición) y la gravedad de la lesión que puede ser causada por este evento.

Durante la evaluación en 360°, el OBAC tiene que prestar atención al escenario donde se trabajara en un Rescate Vehicular y asegurarse de que todos los peligros identificados sean comunicados:

La escena del rescate es dinámica, y como los temas que afectan a la seguridad están en constante cambio, su evaluación también tiene que ser constante.

II. Unidad de Seguridad.

La compañía de Agua podrá definir una Unidad de Seguridad. Esta Unidad será la encargada de evaluar, aislar, atenuar y/o controlar todo peligro potencial que atente contra la integridad de los operadores y/o pacientes en la escena de la emergencia.

De ser la compañía de agua la primera en llegar al lugar del accidente, el Comandante del Incidente de tal compañía podrá solo en este caso, designar un Oficial o Voluntario con la experiencia necesaria, como Jefe de Seguridad, quien tendrá la obligación de ordenar al personal la ejecución todas las medidas de protección.

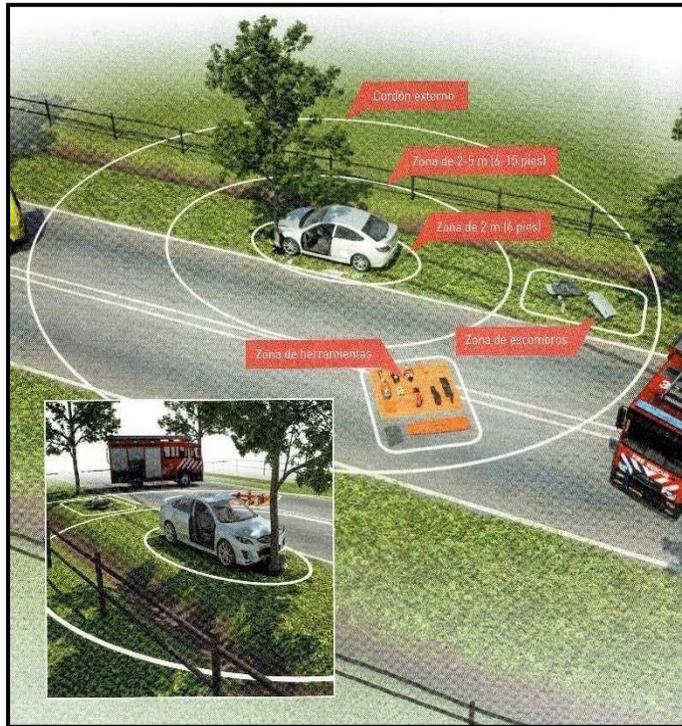
Es fundamental que este Oficial o voluntario que sea designado o asuma el rol de J.S, se encuentre identificado con la chaquetilla de J.S. estandarizada en este procedimiento.

Las funciones de la compañía de agua en esta unidad serán:

- Desplegar una línea de agua presurizada en todo momento durante el rescate. En caso de que el escenario no permita desplegar una línea de agua por la distancia de los vehículos, la cantidad de vehículos, el terreno en pendiente o desnivel. La unidad de agua podrá desplegar un extintor de polvo químico seco multipropósito (ABC) de al menos 06 Kg.
- Generar perímetros de seguridad y segregación del área, que establezca la zona de seguridad del acto (POE – Segregación Vial en Emergencias).
- Prevenir cualquier riesgo potencial e informar sobre la situación al J.O. o C.I.
- Control del(os) riesgo (s) inminente(s).
- Realizar y reevaluar la estabilización primaria de los vehículos involucrados. Supervisando constantemente su efectividad.
- Evaluación, aislación y/o control de elementos de ignición de los vehículos o de terceros presentes en la escena.
- Aviso / Atenuación riesgos asociados a sistemas de protección SRS Airbag.
- Realizar acciones para controlar, contener y barrer lunetas (vidrios)

Perímetro de Seguridad

Una vez realizada la evaluación inicial, con los medios de control establecidos, se preparan las zonas de trabajos.



Perímetro Externo: Se aconseja tener un perímetro exterior físico. Puede ser cinta de peligro o institucional. Su objetivo es impedir que personas externas se acerquen al lugar del rescate y pongan en peligro la seguridad.

Perímetro Interno: También puede ser una barrera física, pero esto no puede obstaculizar el progreso, y se suele recomendar una zona de 2-5m, como se indica en la figura. Esta es la zona de riesgo inmediato, y el acceso a ella deberá restringirse a los rescatadores (técnicos y médicos) de las unidades de trabajo.

Las compañías deberán contar con conos viales de color (naranjos) para señalar las zonas de trabajo correspondientes.

III. Unidad de Trauma.

La compañía de agua la implementara, solo si cuenta con Operadores de Rescate Vehicular (ORV) en el lugar del incidente.

De cumplir con este requisito, la compañía de agua podrá establecer esta unidad, definiendo en primera instancia a un operador trauma quien proporcionará el soporte vital básico de manera rápida y segura con el fin de aumentar la probabilidad de vida de la víctima y evitar el agravamiento de las lesiones, hasta la llegada de personal médico y/o asistencia pública.

Si el operador trauma designado cuenta con acceso al paciente, tendrá la obligación en primera instancia de realizar la visualización y control de los riesgos inminentes presentes al interior del vehículo, como lo son, Presencia de llaves (quitar contacto), freno de mano, sistemas SRS Airbag e informar de forma inmediata al Oficial de Seguridad o a quien comanda la emergencia.

En el caso de que la Compañía de Agua sea la primera en la escena, el OBAC de esta compañía, de contar con el personal necesario, designará un Oficial o Bombero con la experiencia y competencias, para ejercer el rol de Jefe de Trauma, quien deberá estar obligatoriamente identificado con la chaquetilla correspondiente de **J.T.** Estandarizada en este procedimiento. Tendrá la responsabilidad de recabar la información necesaria del(los) lesionado(s) con la correcta aplicación del **P.A.T.E.R.**

Además, (revisar, analizar y estudiar) la ubicación del paciente y vías de extracción posible en base a la búsqueda de la extracción óptima. (0°, 15°, 45°, 90°)

Para esto la orientación de la cabeza del paciente es la que regulará, hacia donde deberá ser extraído.

El Jefe de Operaciones (mando que solo podrá ejecutar un ORV), tendrá la potestad de redistribuir al personal de la Compañía de agua y sus funciones. Además, podrá reasignar el cargo de Oficial de Seguridad y Jefe de Trauma, a otro voluntario que estime conveniente, previa evaluación de la situación y análisis técnico de las labores ejecutadas durante el rescate.

ETAPA 3.- Estabilización de los vehículos involucrados

Es importante que todo bombero entienda que este paso es necesario para maximizar la seguridad de los rescatistas y reducir el riesgo de que las víctimas implicadas sufran el agravamiento de las lesiones. Corresponde a la unidad de seguridad llevar a cabo esta labor. Sin perjuicio de lo anterior, la estabilización de los vehículos involucrados sólo puede realizarse tras haber asegurado la escena y controlado los factores de riesgo presentes en el lugar.

El estabilizar el o los vehículos de forma segura, rápida y lógica, garantiza un acceso inicial seguro y crea una plataforma de trabajo estable para las operaciones de rescate (técnicas y medicas).

- **Debemos concentrarnos en 4 fases de la estabilización de un vehículo**

Acción	Consideraciones	Material	
Calce por ambos lados 1 ó 2 ruedas para impedir el movimiento.	- Asegúrese de que las cuñas son suficientes para impedir el movimiento.	- 2 cuñas	
Establezca un lado de trabajo y ponga bloques y cuñas bajo los pilares A y B, y también justo delante de la rueda de atrás.	- Los bloques y cuñas son más adecuados para el lado de trabajo, porque no crean el peligro de tropezar con ellos (también se pueden usar bloques escalonados).	- Bloques y cuñas/ bloques escalonados	
En el lado contrario al de trabajo, ponga bloques y cuñas bajos los pilares A y B, y también justo delante de la rueda de atrás.	- Si no se dispone de suficientes bloques y cuñas, establezca bajo el pilar B.	- Bloques y cuñas/ bloques escalonados	
Ponga el bloque escalonado [invertido] bajo la parte trasera del vehículo.	- Asegúrese de que esté en contacto con una parte estructural del vehículo (y no con el parachoques de plástico).	- Bloque escalonado	

- **Revisar la estabilidad del vehículo en emergencia:**

1. Cuando quita peso del vehículo (cristales o puertas)
2. Cuando se añade peso (personal o equipos que entran el vehículo)
3. Cuando hay implicado vehículos de mayor tonelaje que puedan llevar carga, la estabilidad será más importante aún, y habría que plantear la posibilidad de designar un ayudante de seguridad que esté pendiente de ella a lo largo de toda la duración del rescate (si los recursos lo permiten).

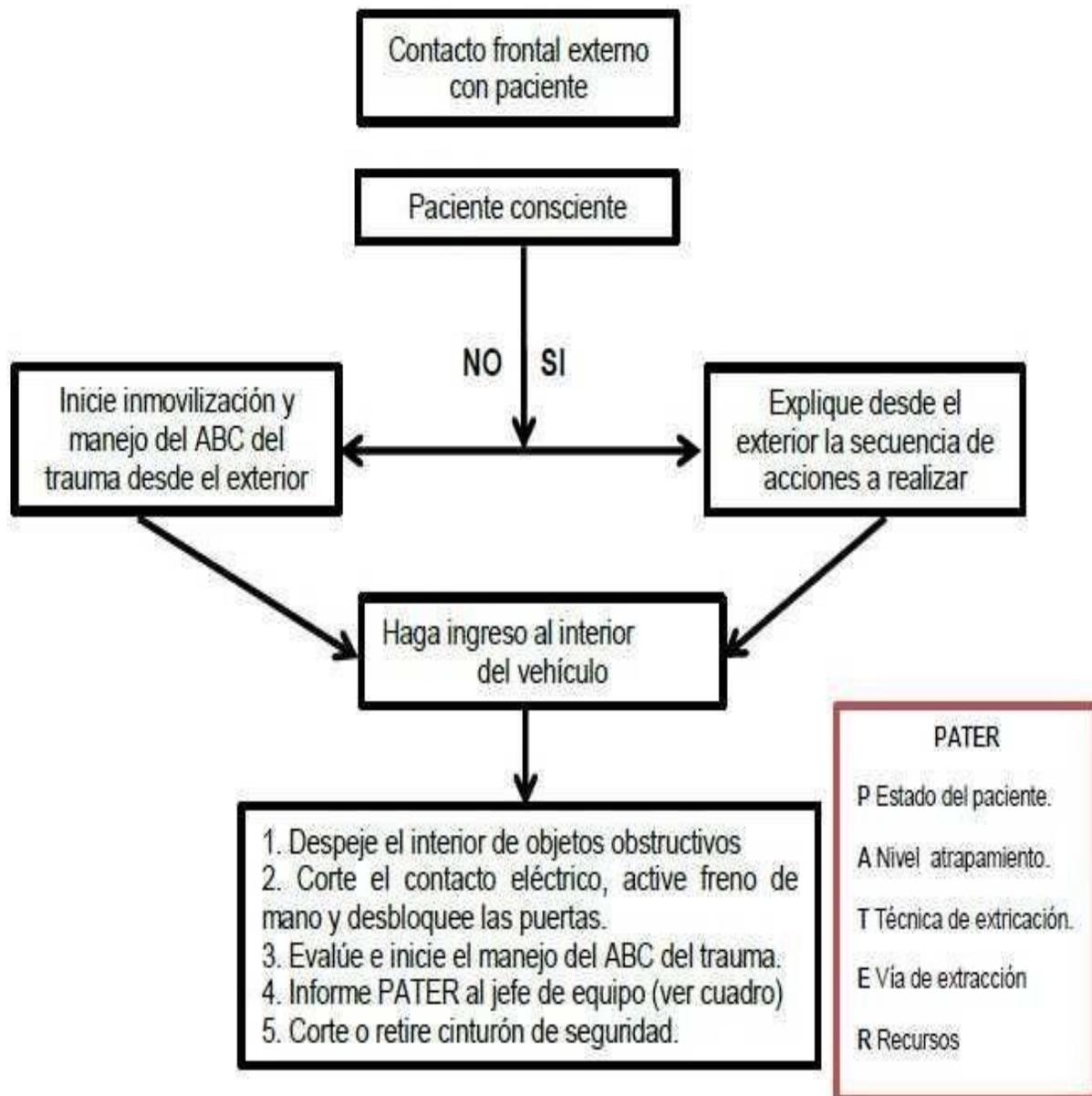
Cuando una Compañía de Agua, sea la primera en llegar, le corresponderá a su unidad de Seguridad debidamente establecida realizar la estabilización primaria de los vehículos. **La estabilización secundaria, sin embargo, sólo podrá ser realizada por la unidad de Seguridad de Rescate.**

ETAPA 4.- Acceso a los pacientes

El acceso a los lesionados comprende que la unidad de trauma inspeccione y abra todas las puertas y ventanas que puedan ser abiertas sin mayor esfuerzo.

Cuando para acceder al atrapado se requiera romper alguna luneta, forzar alguna puerta o cualquier otra maniobra de extricación, el Jefe de Trauma deberá solicitar al oficial de Seguridad y/o Jefe de Extricación que realice las acciones necesarias, dependiendo de cuál sea la necesidad requerida.

Maniobra de Aproximación y Acceso al Paciente



ETAPA 5.- Soporte Vital / ABC - PATER

Una vez que se haya accedido a las víctimas, la unidad de Trauma deberá proporcionar el soporte vital de manera rápida y segura, llevando a cabo todas las labores relacionadas con dicha responsabilidad y aplicando los lineamientos otorgados por el ABC del trauma y la exhaustiva aplicación del PATER, regla nemotécnica que brindará información que entregará el J.T. y que en la reunión Tripartita será esencial para que el J.O. determine todas las acciones a seguir con el objeto de llegar a la resolución del rescate. Esta regla se aplicará a cada paciente.

P.A.T.E.R:

P: Estado del **paciente** y orden de priorización de atención de éstos de función del Triage Aplicado.

A: Nivel de **atrapamiento** del(los) paciente(s).

T: **Técnica** de Extricación requerida para la liberación óptima del(los) paciente(s) atrapado(s).

E: Vía y método de **extracción** del(los) paciente(s).

R: **Recursos** (equipamiento de inmovilización y trauma en general, número de operadores de rescate y herramientas) a utilizar durante la extricación del(los) paciente(s).

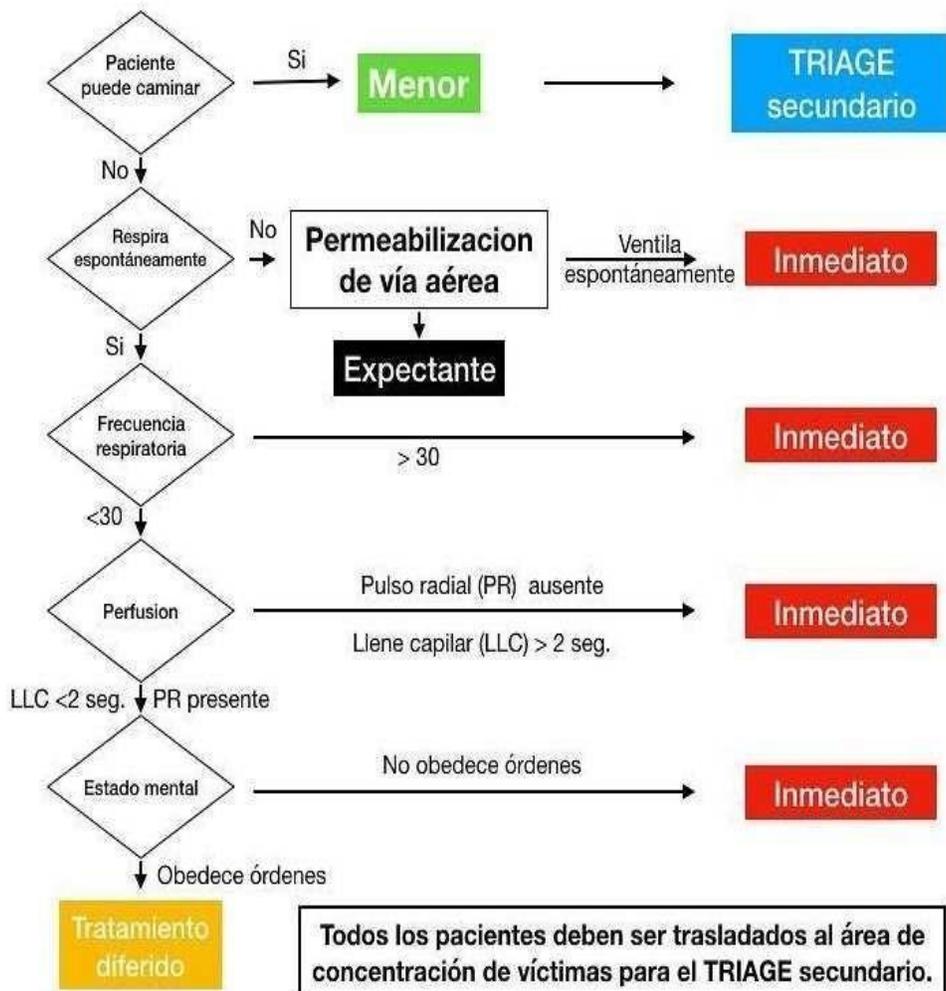
Ejemplo:

1. Paciente consciente, respirando con dificultad, dolor cervical y sangrado nasal. **(P)**
2. Atrapamiento abdominal por volante. **(A)**
3. Se sugiere desplazamiento de columna de dirección. **(T)**
4. Realizar extracción en 0°. **(E)**
5. Uso de tabla larga. **(R)**

Si bien corresponde prestar el soporte vital en esta etapa, la evaluación de las víctimas debe realizarse y mantenerse desde el comienzo del rescate y durante toda su extensión.

Cuando se trate de un incidente con múltiples víctimas, el comandante del Incidente (C.I.) podrá, si es que lo considera necesario, designar a un Jefe de Triage, labor que asumirá el Jefe de Trauma, y le corresponderá aplicar los procedimientos de evaluación de lesionados que correspondan.

Método de TRIAGE START (Simple Triage And Rapid Treatment) para adultos



Categorías de TRIAGE

Verde: Víctimas con lesiones menores, sin riesgo vital inmediato .

Amarillo: Paciente requiere cuidados menores, puede presentar lesiones graves, pero que no amenazan la vida inmediatamente .

Rojo: Pacientes con lesiones críticas, pero con posibilidades de sobrevivir con adecuado tratamiento. Requieren atención inmediata.

Negro: Pacientes fallecidos o con escasas posibilidades de sobrevivir incluso con adecuado tratamiento.

El método de TRIAGE más usado a nivel mundial es el START (Simple Triage And Rapid Treatment) y debe ser realizado por el Jefe de la Unidad de Trauma, estimándose un tiempo de 15-30 segundos por paciente (solo se evalúa y realiza permeabilización de vía aérea si corresponde).

ETAPA 6.- Reunión Tripartita

Sólo una vez cumplida la estabilización y recibido el PATER por el Jefe de Operaciones, éste convocará a la reunión tripartita. A esta reunión asistirán los miembros de las siguientes unidades: Seguridad, Trauma y Extricación. Se debe entender a la reunión tripartita como de definición y planificación del plan de acción a ejecutar por el equipo, en donde el Jefe de Operaciones informará de la situación al equipo, escuchará opciones con respecto a los planes (técnica y vías de extracción del paciente), así como se identificará cualquier condición crítica a tener en cuenta durante el desarrollo del rescate.

Esta reunión no debe superar los 1,5 min. Y deberá desarrollarse entre los 3-4 min. Como máximo, después de haber llegado la unidad de rescate.

Entre los puntos que se deben tratar en esta reunión, se considera:

1. La determinación conjunta del plan de acción del incidente. En casos de discrepancia en la Reunión Tripartita, le corresponderá al J.O. tomar la determinación sobre las acciones a seguir teniendo la debida consideración de las distintas observaciones de los demás Jefes de Unidad. Al determinar el plan de acción, se debe considerar la evaluación de un plan rápido y un plan óptimo.

1.1 El plan óptimo es el plan general de liberación y extracción del paciente donde se maximiza la seguridad y la calidad de vida. Por su parte, el plan rápido busca maximizar la rapidez y será una vía simple de extracción del paciente y sólo usada en caso de paro cardiorrespiratorio (PCR) o agravamiento del paciente. Idealmente el plan óptimo será una evolución del plan rápido.

Por ejemplo:

Plan óptimo: Remoción de lateral completo lado paciente - extracción 15°.

Plan rápido: Extracción de paciente 90° por su puerta.

2. La evaluación del material y recurso disponibles
3. La reorganización de las unidades de trabajo según sea necesario.
4. Establecer la Zona de concentración de pacientes, una Zona de herramientas y la Zona escombros.

Corresponde al J.O. velar por la calidad y coordinación en el desempeño de las labores de las distintas unidades de trabajo durante el rescate. Cuando lo estime necesario para un mejor servicio podrá intervenir en cualquier U.T., impartiendo instrucciones e indicando la forma correcta de ejecutar las acciones necesarias para lograr el objetivo de la unidad en cuestión.

ETAPA 7.- Liberación del paciente

En esta etapa se desarrollarán diferentes maniobras mediante la utilización de herramientas (hidráulicas, neumáticas, eléctricas, manuales, entre otras) que permitirán el logro de los objetivos de las técnicas de extracción. Los cuales son:

- Liberación de la víctima.
- Generación de espacio interior.
- Habilidad de la vía de extracción de la víctima.

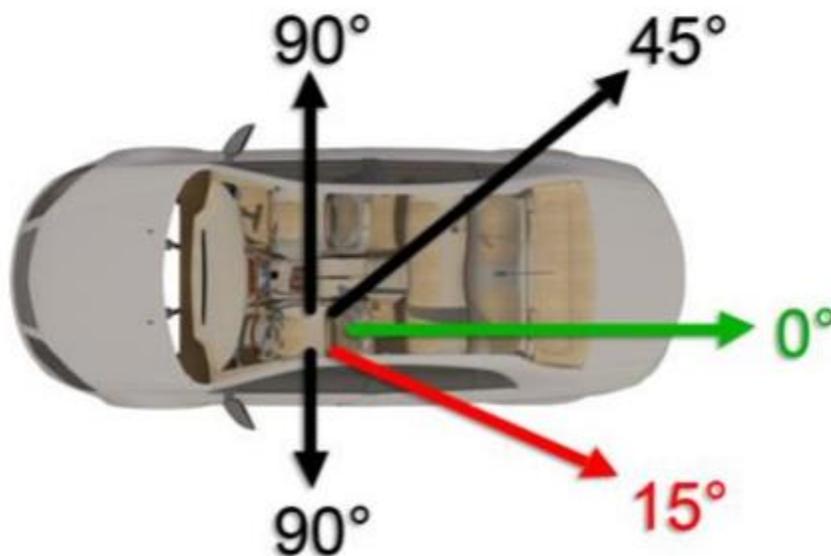
Esta tarea será responsabilidad de la Unidad Técnica de Extracción. El cumplimiento de los objetivos, se alcanzarán con la menor cantidad de maniobras posibles para optimizar el tiempo de rescate. La distribución de funciones particulares de cada técnico (ORV), será designada por el Jefe de Extracción. Quien trabajara en constante comunicación con el J.T.

ETAPA 8.- Extracción del paciente

Corresponde a la extracción final del paciente desde el interior del vehículo hacia el área de concentración de víctimas (ACV). Este proceso de extracción será liderado por el Jefe de Trauma para lo cual existirá un hito en el rescate que marcará el traspaso de mando del J.O. al J.T.

Una vez finalizada la extracción, el Jefe de Operaciones retomará el mando.

Vías de extracción posibles, según el ángulo de giro necesario para extracción:



IMPORTANTE: Para esto hay que recordar que la orientación de la cervical del paciente es la que regularizará, hacia donde deberá ser extraído.

ETAPA 9.- Preparación para el transporte

Una vez ubicados los pacientes en el área de concentración de víctimas (ACV) y permanentemente acompañados por la unidad de trauma, se procederá a la valuación secundaria y el manejo avanzado de trauma si lo requiere.

Simultáneamente, se priorizará los traslados (Según Triage) y se entregaran los respectivos reportes al personal de salud.

Esta etapa se llevará acabo, solo cuando las capacidades del personal sanitario sean mínimas y se requiera evaluación constante del lesionado, hasta la llegada del personal de salud.

ETAPA 10.- Restitución del trafico

Una labor complementaria, pero no menos importante para la seguridad, será en primeras instancias entorpecer al mínimo el flujo vehicular. Para aquellos casos en que se decida bloquear una o más pistas, en esta etapa del rescate, se procurará minimizar este impacto tratando de restituir el tráfico afectado.

Así mismo, será labor de Bomberos el entregar la zona (calzada) segura, lo que implica la aplicación de absorbentes o la coordinación con personal de aseo y ornato municipal. Todo lo anterior será coordinado con Carabineros y bajo la dirección de éstos.

ETAPA 11.- Evaluación final – Debriefing

Todo rescate vehicular que haya requerido un mínimo de acciones requiere un análisis interno. Para esto, el comandante del Incidente y/o Jefe de Operaciones, convocará a todos los participantes del rescate para realizar, mediante una conversación grupal, un análisis de procedimientos (*debriefing*).

Esta instancia permitirá analizar el desempeño del Equipo como un todo, la coordinación de las distintas áreas participantes y también dará la oportunidad de un análisis autocrítico y crítico individual que permita fortalecer y mantener la confianza de las funciones. Por lo anterior es de vital importancia identificar individual y colectivamente, a lo menos, los siguientes aspectos:

- Definición de plan óptimo y plan rápido.
- Tiempo general de desarrollo del rescate.
- Tiempo particular de cada etapa.
- Función del comandante del Incidentes.
- Comunicación entre el Jefe de Operaciones y los Jefe de Equipos.
- Cumplimiento de objetivos de eliminación/ aislamiento / mitigación de riesgos.
- Asertividad del PATER.
- Acciones de trauma al interior del vehículo.
- Desarrollo de técnicas de extricación.
- Manejo del paciente (extracción).
- Desviaciones generales identificadas (por mejorar).

ANEXOS

1. ACCIDENTES CON MÁS DE UNA COMPAÑÍA DE RESCATE

En los casos particulares donde las emergencias sean de mayor complejidad y se requiera más de una unidad de rescate (según pauta de despacho), se deberá priorizar el mando y trabajo de la compañía dependiendo del despacho o nivel del rescate. Esto quiere decir que, **si la complejidad se debe a la cantidad de lesionados, tendrá la prioridad del mando y estructura operativa la primera compañía de rescate en la escena.**

En caso de que la complejidad se deba al nivel del rescate (Operaciones o Técnico), tendrá la prioridad la compañía de rescate con los recursos técnicos necesarios. (herramientas específicas y operadores capacitados para su uso)

No obstante, a lo anterior, el trabajo podrá ser simultáneo y en conjunto, pero se deberá designar como único Jefe de Operaciones de la emergencia al Oficial de la compañía con la prioridad estipulada, o al ORV, con las mayores competencias técnicas de las Compañías de Rescate que lleguen al lugar de la emergencia.

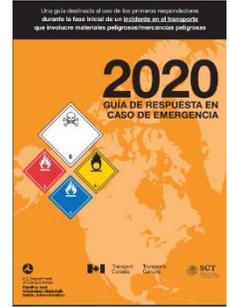
Asimismo, en virtud de la magnitud del accidente, de las distancias entre vehículos y/o del número de atrapados, de ser necesario el C.I. determinará a más de un Jefe por Unidad.

2. ACCIDENTES DE RESCATE VEHICULAR CON MAT-PEL

Hay que destacar que un accidente de tránsito con presencia de materiales peligrosos. Será una emergencia de este tipo, hasta que la escena no esté asegurada y entregada por el OBAC de la Compañía especialista en MAT-PEL, al C.I. o el Jefe de Operaciones del equipo de rescate.

No obstante, de ser la(s) Compañía(s) de Rescate y/o agua, las primeras en llegar. El C.I. y J.O. determinarán si procede a ingresar y asegurar la escena con la compañía de agua, cuando el material involucrado no sea tóxico, ni corrosivo, y solo se deba a elementos como gases, líquidos inflamables o combustibles que no están generando un peligro adicional y esté al alcance de los primeros en la escena desarrollar el control. Esta maniobra será informada a través del puesto de comando establecido, a OBAC de la Compañía especializada en Materiales Peligrosos.

Si usted es el primer respondedor en un incidente Haz-Mat. Y no logra reconocer ni identificar la sustancia involucrada. Revise la Guía 111 de la Guía de Respuesta a Emergencias (GRE).



GUÍA 111 CARGA MIXTA / CARGA SIN IDENTIFICAR

PELIGROS POTENCIALES

INCENDIO O EXPLOSIÓN

- Puede explotar por calor, choque, fricción o contaminación.
- Puede reaccionar violentamente o explosivamente al contacto con el aire, agua o espuma.
- Puede incendiarse por calor, chispas o llamas.
- Los vapores pueden viajar a una fuente de encendido y regresar en llamas.
- Los contenedores pueden explotar cuando se calientan.
- Los cilindros con rupturas pueden proyectarse.

A LA SALUD

- La inhalación, ingestión o contacto con la sustancia, puede causar lesiones severas, infección, enfermedad o la muerte.
- La alta concentración de gas puede causar asfixia sin previo aviso.
- El contacto puede causar quemaduras en la piel y los ojos.
- El fuego o el contacto con el agua pueden producir gases irritantes, tóxicos y/o corrosivos.
- Las fugas resultantes del control del incendio o de la dilución con agua, pueden causar contaminación ambiental.

SEGURIDAD PUBLICA

- **LLAME AL 911. Luego llame al número de teléfono de respuesta a emergencias en los documentos de embarque.** Si los documentos de embarque no están disponibles o no hay respuesta, consulte el número de teléfono apropiado que figura en el interior de la contraportada.
- Mantener alejado al personal no autorizado.
- Manténgase con viento a favor, en zonas altas y/o corriente arriba.

ROPA PROTECTORA

- Use el equipo de respiración autónoma (ERA) de presión positiva.
- La ropa de protección para incendios estructurales provee protección térmica **pero solo protección química limitada.**

EVACUACIÓN

Acción inmediata de precaución

- Aisle el área del derrame o escape como mínimo 100 metros (330 pies) en todas las direcciones.

Incendio

- Si un tanque, carro de ferrocarril o autotank que está involucrado en un incendio, AISLE 800 metros (1/2 milla) a la redonda; también, considere la evacuación inicial a la redonda a 800 metros (1/2 milla).

CARGA MIXTA / CARGA SIN IDENTIFICAR

GUÍA 111

RESPUESTA DE EMERGENCIA

FUEGO

PRECAUCIÓN: Este material puede reaccionar con el agente extinguidor.

Incendio Pequeño

- Polvos químicos secos, CO₂, rocío de agua o espuma regular.

Incendio Grande

- Usar rocío de agua, niebla o espuma regular.
- Si se puede hacer de manera segura, aleje los contenedores no dañados del área alrededor del fuego.

Incendio que involucra Tanques

- Enfríe los contenedores con cantidades abundantes de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.
- No introducir agua en los contenedores.
- Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el tanque se empieza a decolorar.
- SIEMPRE manténgase alejado de tanques envueltos en fuego.

DERRAME O FUGA

- No tocar ni caminar sobre el material derramado.
- ELIMINAR todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas) cercanas al área.
- Todo el equipo utilizado al manipular del producto debe estar conectado a tierra.
- Mantener los materiales combustibles (madera, papel, aceite, etc.) lejos del material derramado.
- Usar rocío de agua para reducir los vapores; o desviar la nube de vapor a la deriva. Evite que flujos de agua entren en contacto con el material derramado.
- Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.

Derrame Pequeño

- Absorber con arena u otro material absorbente no combustible y colocar en los contenedores para su desecho posterior.

Derrame Grande

- Construir un dique más adelante del derrame líquido para su desecho posterior.

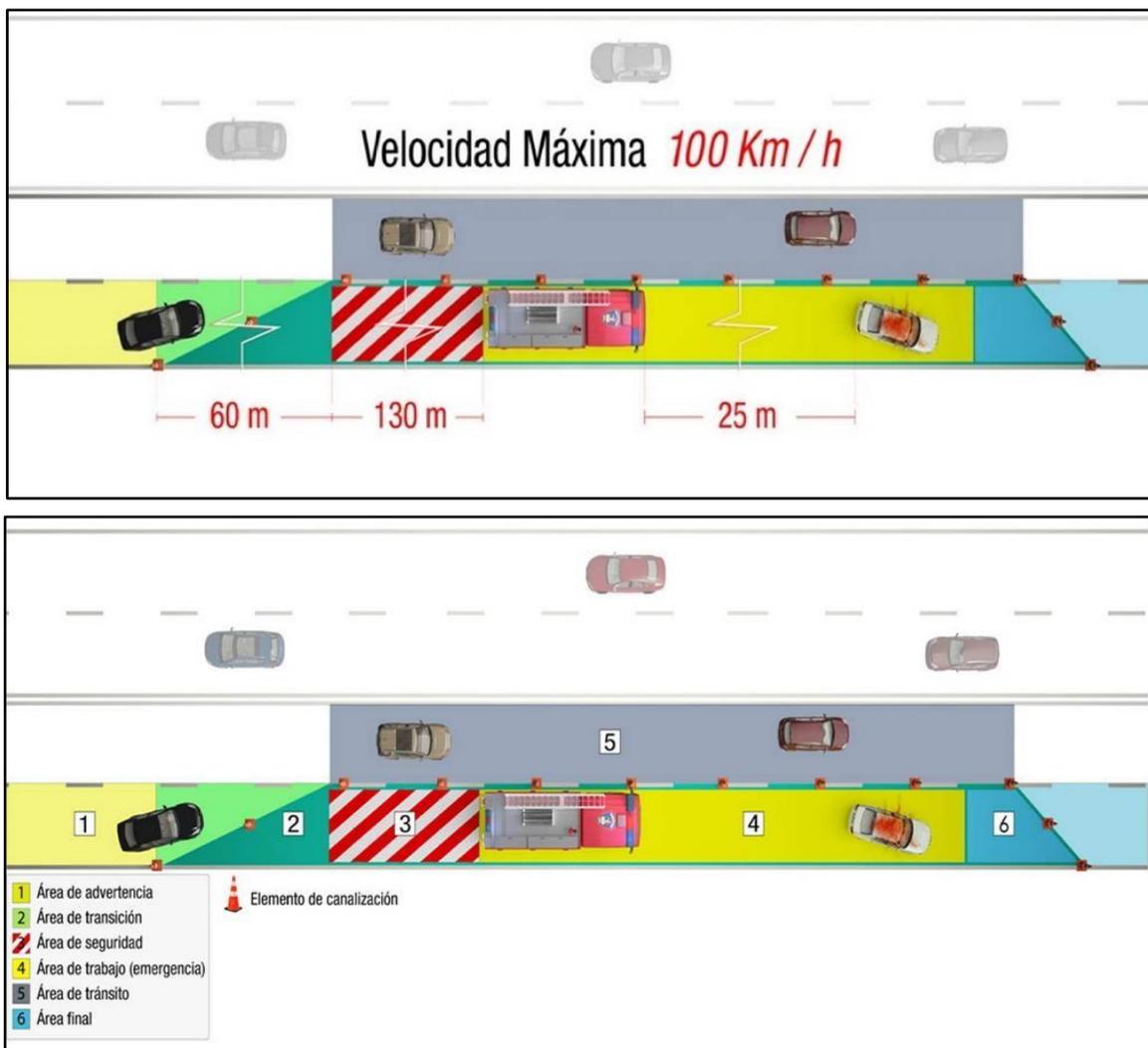
PRIMEROS AUXILIOS

- Llamar a los servicios médicos de emergencia.
- Asegúrese que el personal médico tenga conocimiento de los materiales involucrados, y tome las precauciones para protegerse a sí mismos.
- Mueva a la víctima al aire no contaminado si se puede hacer de forma segura.
- Aplicar respiración artificial si la víctima no respira.
- **No realice la reanimación boca a boca si la víctima ingirió o inhaló la sustancia; lave la cara y la boca antes de administrar respiración artificial. Use una máscara de bolsillo equipada con una válvula unidireccional u otro dispositivo médico respiratorio adecuado.**
- Suministrar oxígeno si respira con dificultad.
- Quitar y aislar la ropa y el calzado contaminados.
- En caso de contacto con la sustancia, enjuague inmediatamente la piel o los ojos con agua corriente por lo menos durante 20 minutos.
- Dúchese y lávese con agua y jabón.
- Mantenga a la víctima calmada y abrigada.
- Los efectos de exposición a la substancia por (inhalación, ingestión o contacto con la piel) se pueden presentar en forma retardada.

3. SEGRACIÓN VIAL EN CARRETERAS DE 100 KM/H O MÁS

La Segregación vial en carretera tiene como propósito alertar a los conductores, limitar la velocidad y dirigirlos hacia una pista segura generando todas las medidas de seguridad a través de señalización y distancias que regulen la circulación, y adviertan de peligros para la integridad de conductores y Bomberos que trabajan en la escena.

Es por esto, que en accidentes vehiculares en carreteras con velocidad permitida de 100 (km/h) en que el Cuerpo de Bomberos de Iquique preste asistencia, este procedimiento establecerá que se debe implementar un área de seguridad no menor a 170 metros desde el accidente, de los cuales 60 metros corresponderán al área transición y 130 metros a seguridad.



Los vehículos de emergencia dispondrán a lo menos de 5 conos solo para segregación, con ellos se implementará una distancia segura en donde la separación de los conos entre si debe ser de 5 metros y un máximo de 10 metros. Una forma rápida de calcular la distancia entre uno y otro es saber que la línea segmentada de color blanco tiene una separación promedio de 5 metros entre sí.

4. CHAQUETILLAS DE IDENTIFICACIÓN DE JEFES DE UNIDAD



Imágenes de Referencia

5. EVALUACION PRIMARIA DE PACIENTES AL SOLICITAR 1-2

Toda vez que sea solicitada una ambulancia al lugar del incidente. A través de canal 5-4 o el canal establecido por el comandante del incidente. Se deberá entregar una evaluación primaria por paciente, donde se deberá incluir como estándar lo que a continuación se detalla.

- Genero (Masculino – Femenino)
- Edad aproximada
- Estado de Conciencia (Consciente, Inconsciente)
- Naturaleza de la emergencia en la que se encuentra (Caída a nivel, choque, colisión, quemadura, atrapamiento etc.)
- Evaluación u Observación de lesiones

Ejemplo N°1

Bombero X a Central. (Central responde, adelante Bombero X)

Bombero X: Solicitara canal 5-4 o el que establezca el Comandante del Incidente.

Bombero X Indicara:

Central, solicito 1-2 para paciente femenino, aproximadamente 35 años, Consciente. Conductora de vehículo que colisiona por alcance, sin cinturón de seguridad. Paciente indica dolor cervical, con sangrado activo en cuero cabelludo.

Ejemplo N°2

Bombero X a Central. (Central responde, adelante Bombero X)

Bombero X: Solicitara canal 5-4 o el que establezca el Comandante del Incidente.

Bombero X Indicara:

Central, solicito 1-2 para paciente masculino, aproximadamente 20 años, inconsciente. Acompañante en vehículo que sufre volcamiento de alta energía. Se observa deformidad en extremidades inferiores.

Ejemplo N°3

Bombero X a Central. (Central responde, adelante Bombero X)

Bombero X: Solicitara canal 5-4 o el que establezca el comandante del Incidente.

Bombero X Indicara:

Central, solicito 1-2 para paciente masculino, aproximadamente 60 años, consciente. Pasajero en microbús que colisiona lateralmente a vehículo menor. Paciente indica dolor costal, dolor cervical y mareos.

Glosario de términos
“Procedimiento Operativo Estándar Rescate Vehicular CBI”

TRAUMA: Lesión o daño que ha sufrido la víctima.

ORV: Operador de Rescate Vehicular.

EXTRICACIÓN: Remoción de pacientes atrapados en un vehículo o maquinaria.

NFPA: National Fire Protection Association / Asociación Nacional de Protección contra el Fuego.

PHTLS: Prehospital Trauma Life Support / Soporte Vital de Trauma Prehospitalario.

APAA: Asistente de Primeros Auxilios Avanzados.

WRO: World Rescue Organization. / Organización Mundial de Rescate

WRC: World Rescue Challenge. / Desafío Mundial de Rescate

POE: Procedimiento Operativo Estándar.

RV: Rescate Vehicular.

P.A.T.E.R.: Nemotecnia que tiene por significado Regla nemotécnica que corresponde a “Paciente” - “Atrapamiento” - “Técnica” - Extracción” - “Recurso”.

C.I.: Comandante de Incidentes.

J.O.: Jefe de Operaciones.

J.T.: Jefe de Trauma.

U.T.: Unidad de Trabajo.

ACV: Área de Concentración de Víctimas.

J.S.: Jefe de Seguridad.

O.F.S.: Oficial de Seguridad.

ESCENA: Toda el área que rodea la emergencia que incluye a todos los vehículos, lesionados involucrados y elementos externos afectados por la emergencia.

PERIMETRO INTERNO: Zona que rodea el(los) vehículo(s) y pacientes involucradas en un accidente y que corresponde al área directa de trabajo.

PERIMETRO EXTERNO: Zona de despliegue de recursos multiinstitucionales directamente implicados en el rescate.

PMA: Puesto Médico Avanzado.

PLAN OPTIMO: Plan general de liberación y extracción del paciente donde se maximiza la seguridad y la calidad de vida.

PLAN RAPIDO: Busca maximizar la rapidez y será una vía simple de extracción del paciente y sólo usada en caso de paro cardiorrespiratorio (PCR) o agravamiento del paciente

DEBRIEFING: Reunión de análisis interno para conversar respecto a las acciones desarrolladas en el rescate.

RIESGO: Combinación de la probabilidad de la ocurrencia de un evento peligroso (o exposición) y la gravedad de la lesión que puede ser causada por este evento.

GLP: Gas Licuado de Petróleo.

GNL: Gas Natural Licuado.

AISLAMIENTO DE RIESGOS: Consiste en separar el riesgo completamente del resto de la escena.

APLASTAMIENTO: Se presenta cuando una estructura aplasta vertical u horizontalmente un segmento corporal, o la totalidad del paciente.

ATRAPAMIENTO CEFÁLICO: Atrapamiento de la cabeza, que puede provocar una obstrucción de la vía aérea (OVACE) directamente por cuerpo extraño o indirectamente por la imposibilidad de acceder a ella en forma manual.

ATRAPAMIENTO CLÁSICO: Sucede cuando la deformidad de la estructura contacta y comprime a un área corporal del paciente.

ATRAPAMIENTO DE EXTREMIDADES: Atrapamientos segmentarios (de alguna parte del cuerpo).

ATRAPAMIENTO FÍSICO: Aquella condición en que la deformidad del móvil ha sido tan importante que produce un bloqueo de las vías normales de acceso/salida del vehículo, o incluso que ha alcanzado al paciente y mantiene una presión sobre el cuerpo de esta. Existen atrapamientos toracoabdominales, abdomino-pélvico, pélvico-femorales, etc. Se pueden clasificar en encerrado, atrapamiento clásico, empalamiento y aplastamiento.

ATRAPAMIENTO MÉDICO: Condición donde, aun habiendo vías de salida disponibles, estas no pueden ser utilizadas por la víctima debido a las lesiones que presenta y que limitan su movilidad.

ATRAPAMIENTO PÉLVICO-FEMORAL: Se produce usualmente por la intromisión del panel frontal producto de un impacto frontal, sin embargo, también puede verse en impactos laterales producto de la entrada del otro vehículo y/o la intrusión del pilar B por el impacto.

ATRAPAMIENTO TORACO-ABDOMINAL: Este atrapamiento se da usualmente por la intromisión de la columna de dirección en un impacto frontal.

CINEMÁTICA DEL TRAUMA: Consistente en la observación y análisis del tipo de impacto, su dirección y el tipo de atrapamiento del paciente, dando como resultado la intensidad y el tipo de lesión.

DEFORMACIÓN PROGRAMADA: Transforma la energía del impacto en deformación secuencial, impidiendo la intrusión de la estructura en el habitáculo sacrificando los componentes estructurales de la carrocería del compartimento de motor o trasero y, en mucho menor medida, del perímetro lateral del vehículo

ELIMINACIÓN DE RIESGOS: Eliminar por completo el origen y las consecuencias de determinado riesgo.

EMPALAMIENTO: Se presenta cuando una estructura del vehículo u elemento externo penetra un segmento corporal de la víctima.

ENCERRADO: Cuando la deformidad bloquea las salidas normales del vehículo, por lo tanto, requiere forzar la apertura de puertas para acceder al paciente.

ESCENA: Toda el área que rodea la emergencia que incluye a todos los vehículos, lesionados involucrados y elementos externos afectados por la emergencia.

ESTABILIZACIÓN: Se realiza con el fin de asegurar que la carga total del vehículo se encuentre sobre una plataforma segura de trabajo, de manera de no producir mayores lesiones a las víctimas y procurar mantener una zona de trabajo segura para los operadores de rescate.

ESTABILIZACIÓN PRIMARIA: Tiene por objetivo ser rápida, sencilla y permitir el ingreso de un (1) solo operador al interior del automóvil (en el caso de vehículo volcado), quien será un miembro de la Unidad de Trauma (UT), el cual realizará una evaluación inicial del estado del paciente y las condiciones de atrapamiento y seguridad al interior del vehículo. El tiempo de realización debe ser lo más rápido posible, no excediendo 1 minuto.

ESTABILIZACIÓN SECUNDARIA: Estabilización complementaria a la estabilización primaria. Su objetivo es aumentar la base de sustentación y aumentar el soporte de cargas del vehículo. Se debe realizar siempre en vehículo volcado, lo que permitirá que ingrese más de un Operador.

EXTRACCIÓN DE EMERGENCIA: Se realiza cuando hay un cambio en las condiciones de seguridad de la emergencia, que afecta tanto al paciente como a los rescatistas. Remoción de víctimas atrapadas de un vehículo o maquinaria.

EXTRACCIÓN RÁPIDA: Se refiere a un procedimiento rápido, pero coordinado y dentro de los estándares que ha establecido el curso., a realizarse cuando hay un cambio en la escena.

HABITÁCULO: Módulo central de la carrocería que es de alta resistencia y reforzado.

MANIOBRAS COMPLEMENTARIAS PREVIAS: Aquellas maniobras que pueden ser usadas cuando se requieran, pero que por sí mismas no forman parte de la secuencia de la técnica de extracción.

MITIGACIÓN DE RIESGOS: Disminuir el potencial de riesgo hacia las personas, pero sin eliminar el elemento que lo produce.

PERÍMETRO EXTERNO: Corresponde a una zona de despliegue de recursos multiinstitucionales directamente implicados en el rescate.

PERÍMETRO INTERNO: Aquel que rodea el (los) vehículo(s) y víctimas involucradas en el accidente y que corresponde al área directa de trabajo.

PLAN ÓPTIMO: Plan general de liberación y extracción de la víctima donde se maximiza la seguridad y la calidad de vida.

PLAN RÁPIDO: Busca maximizar la rapidez y será una vía simple de extracción de la víctima y sólo usada en caso de paro cardiorrespiratorio (PCR) o agravamiento de la víctima.

PREMANIOBRAS: Maniobras previas utilizadas para reducir el tiempo de acceso y liberación del paciente.

PROTECCIÓN BLANDA: Elementos de elaborados con plásticos o lonas con diversas texturas utilizados para proteger a la víctima y los rescatistas.

PROTECCIÓN DURA: Plancha de polipropileno posicionada entre el paciente al interior del vehículo y la herramienta, para protegerlo de la misma o posibles proyecciones de partes metálicas, tal como tabla corta o escudos acrílicos.

RESCATE VEHICULAR CENTRADO EN LA VÍCTIMA: Acciones centradas en la condición (tipo de trauma y nivel de atrapamiento) de la víctima rigiendo todas y cada una de las acciones que se planifiquen y desarrollen a lo largo del rescate vehicular.

REUNIÓN TRIPARTITA: Reunión para definición y planificación del plan de acción a ejecutar por el equipo.

RIESGO: Combinación de la probabilidad de la ocurrencia de un evento peligroso (o exposición) y la gravedad de la lesión que puede ser causada por este evento (Instituto de Salud Pública, 2015, pág. 7).

RIESGOS DE LA ESCENA: Riesgos que son inherentes al lugar donde ocurre la emergencia.

SEGURIDAD ACTIVA: Sistemas están destinados a prevenir accidentes en los vehículos, tales como ABS, estabilización electrónica.

SEGURIDAD PASIVA: Elementos cuya finalidad es disminuir la posibilidad de ocurrencia de lesiones, así como también minimizar los efectos y/o gravedad de estas una vez ocurrido el accidente, tales como air bag.