



GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

C O N S O R C I O
D E P R E V E N C I Ó N
E X T I N C I Ó N D E
I N C E N D I O S Y
S A L V A M E N T O
P R O V I N C I A
D E S E V I L L A

| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 1 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |



I. DEFINICIÓN.

Accidentes de circulación: todas aquellas actuaciones que van encaminadas al salvamento de personas implicadas en un accidente con vehículos, y que no se consideren de grado III (Protocolo Accidentes con múltiples víctimas), ya que por la información obtenida sólo es necesario la activación de 2 Parques Territoriales.

II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Rescate de personas atrapadas.
 - Asistencia inicial a las víctimas, hasta la llegada de los servicios sanitarios.
 - Señalización del lugar en los casos en que no se encuentren presentes los agentes de tráfico.
 - Control de riesgos (incendios, derrames, airbags no activados...).
 - Inmovilización / Estabilización de vehículos.
 - Colaboración para la retirada de obstáculos.
 - Colaboración en la limpieza del pavimento.
 - Comunicación de estados de situación a los organismos/instituciones pertinentes.
-

III. ACTIVACIÓN.

Se activan inicialmente 2 Parques Territoriales, aquellos más cercanos disponibles al lugar del siniestro, con los medios adecuados a la tipología de la actuación.

Se recabará toda la información posible durante el trayecto al siniestro, bien a través del CECOP y/o por medios propios según Servicio y siempre informando al primero para que sea recogido en SIGRID y comunicado al Mando de Guardia.

La activación del Mando de Guardia será a iniciativa propia dada la información recibida en CECOP o motivada por el responsable de la actuación. Ejemplos: complejidad técnica, organización y coordinación con otros sistemas, duración prolongada en el tiempo, etc....

IV. SISTEMÁTICA DE INTERVENCIÓN.

La sistemática de intervención conlleva cierta flexibilidad a la hora de su aplicación, por lo que el mando de la intervención será quien varíe parte de este en aquellas situaciones que por sus características o circunstancias condicionantes así lo aconsejen y en concreto tener en cuenta el número del personal interviniente en primera llegada, características del vehículo, tiempo estimado de llegada de más efectivos activado, entorno de la actuación, disponibilidad de agua, material a utilizar, así como medios externos a utilizar, pero sin disminuir en ningún caso el nivel de seguridad de los intervinientes.

| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |
| Página 2 | | |



Tener en cuenta la capacidad operativa de la dotación en el lugar, dicha capacidad debe corresponder con las acciones que se pueden llevar a cabo en un cierto tiempo, con un material/vehículo determinados y número de personal para ello, por lo que se adaptara la sistemática de actuación a las capacidades operativas existente en cada momento priorizando los objetivos de seguridad de los intervinientes, y de igual modo, preservar la seguridad de los ciudadanos.

La Sistemática de Intervención debe contener como mínimo las siguientes fases:

| | |
|----|-----------------------------|
| 1º | •PAUTAS INICIALES |
| 2º | •PLAN DE ACTUACIÓN |
| 3º | •FIN INTERVENCIÓN OPERATIVA |
| 4º | •LLEGADA A PARQUE |

1º. PAUTAS INICIALES.

A.- LLEGADA AL SERVICIO/SINIESTRO

- Breve VEO + PIDO (si a la llegada a QTH la situación es claramente más grave de lo previsto) e indicando exactamente ubicación.
- Acceso y ubicación de vehículo en el siniestro (Fichas en apartado Anexos)
- Confirmación del servicio o cambio de Grado. Se valorará el cambio a Grado I cuando se vea que sólo es necesario la intervención de un sólo Parque territorial para dicha actuación. Se valorará el cambio a Grado III cuando se confirme que la situación desborda los medios desplazados.
- Reacciones inmediatas, aquellas actuaciones iniciales encaminadas a evitar daños inminentes a personas o un agravamiento para bienes o al medio ambiente.

B.- RECONOCIMIENTO.

- Lugar exacto del siniestro (dentro de la vía, cuneta, desniveles, desprendimientos, etc.).
- Comprobación del entorno de seguridad y control de riesgos.
- Afectación a personas, número de personas atrapadas por vehículo, con rastreo perimetral.
- Recabar información de otros servicios y testigos, e identificación de recursos externos en el lugar.
- Otras afectaciones, en bienes o en el medio ambiente (vertidos).
- Valoración del entorno de la actuación y otros factores (condiciones del terreno, climatológicas, control de personas en zona de intervención)

C.- INSTRUCCIONES INICIALES; Las órdenes dadas por el mando de los primeros intervinientes serán ordenes concretas con detalles, encaminadas a conseguir los objetivos dados según esquema SI.M.E.S.

- Colocación de EPI adecuado a las necesidades de la intervención.

| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 3 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |



- Preparación de material de primera intervención, equipos y herramientas.
- Montaje de líneas y equipos de extinción.
- Control de riesgo:
 - Control de derrames de combustibles.
 - Desactivación de la batería.
 - Control de los airbags no activados para evitar una activación accidental.
 - Protección de elementos cortantes o punzantes.
 - Control de elementos con tensión eléctrica....
 - Control del riesgo debido a la carga del vehículo.
- Estabilización primaria del vehículo.
- Acceso inicial y atención a las víctimas.

D.- INFORME FLASH;

Informe flash al CECOP (en menos de "15 min" después de la llegada) con el siguiente contenido:

"Estoy" + "Veo" + "Recursos suficientes". Confirmando que los recursos son adecuados al siniestro.

"Estoy" + "Veo" + "dudas sobre balance de recursos"-> Consulta a través del CECOP con el Mando de Guardia.

"Estoy" + "Veo" + "Pido..." (después del reconocimiento balance: recursos < siniestro). Se solicitan nuevos recursos, por una situación claramente más grave de lo previsto o por cambios en la misma, siendo ésta lo más precisa posible.

2º. PLAN DE ACTUACIÓN.

El Plan de Actuación debe ir encaminado a reducir y/o eliminar los efectos que puedan tener la emergencia sobre las personas, los bienes y el medio ambiente.

El Plan de Actuación estándar viene determinado en el **Procedimiento Operativo de actuación conjunta de accidentes de tráfico en Andalucía** (POACATA), en los que se tendrán en cuenta como mínimo lo siguiente:

a) La zonificación a efectos de la intervención:

- La zona caliente:
 - Atención Área de acción, aproximadamente entre 2 y 5 metros de seguridad.
 - Área libre de herramientas que no se estén utilizando y de restos de vehículos siniestrados.
 - Área operativa, exclusiva, para personal de rescate con EPI adecuado
- La zona templada:
 - Área de acción entre 5 y 10 m. destinada para la ubicación de vehículos de bomberos, sanitarios y guardia civil de tráfico.

| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 4 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |



- Zona de depósito de herramientas y materiales de rescate
 - Área destinada para cualquier resto de los vehículos siniestrados (Punto de chatarra).
 - Zona de espera, para todo el personal de apoyo.
- La zona fría:
- Perímetro exterior al accidente no implicado en las acciones de rescate, esta zona debe estar estrictamente controlada por las fuerzas y guardia civil de tráfico.
 - Zona destinada para todo el personal relacionado con la actividad de carreteras, mantenimiento de vías, grúas, etc.

b) Prioridades iniciales en cualquier plan de actuación:

- Se buscará la maniobra más sencilla.
- Se trabajará principalmente por el lado menos deformado que permita una manipulación rápida de los accesos.
- Se elegirá aquella entrada que permita la ubicación del sanitario que resulte más eficaz para valorar y tratar a los heridos.
- En caso de rotura de lunas se elegirá la más retirada del herido, la que menos restos pueda arrojar sobre el mismo y la que menos cristales pueda generar con el fin de evitar contaminar el escenario.
- El abordaje por las ventanillas frontales con cristales laminados debe evitarse hasta que no se pueda proteger a los heridos pues el corte de estos genera un polvo de vidrio muy dañino para el organismo, sobre todo su inhalación.
- En los escenarios que el sanitario deba entrar en el vehículo este deberá estar estabilizado previamente, bien una estabilización de emergencia, una estabilización básica o una definitiva si el estado de los heridos lo permite.
- Como última etapa de estas prioridades iniciales hay que subrayar la determinación del estado del herido y del nivel de atrapamiento, información que debe recoger el sanitario en los primeros minutos y transmitirla al mando de bombero con el fin de que este pueda determinar los planes de excarcelación y comunicarlos al resto del equipo junto con el estado de los heridos en el menor tiempo posible

Tras conocer la situación clínica de la víctima y analizada la información relacionada con el escenario, determinará el plan o planes de excarcelación, siendo consensuados con el mando sanitario. El uso de las herramientas adecuadas y las maniobras de excarcelación correctas han de permitir crear el espacio suficiente para poder extraer a las víctimas en el menor tiempo posible y con las máximas garantías, tanto para los equipos de intervención como para las propias víctimas

c) Plan de Actuación:

Es necesario conocer la definición de los tipos de atrapamiento que se pueden producir en un accidente de tráfico, ya que condiciona en gran medida cómo se afronta la intervención y la elección del plan.

Existen **tres tipos de atrapamiento:**

| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 5 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |



- **Atrapamiento mecánico:** la víctima no puede salir del vehículo debido a que la deformación de la estructura del mismo tras el accidente ha inhabilitado las salidas naturales (puertas o portones). En estos casos, es posible que las víctimas no presenten lesiones o que estas sean de carácter leve.
- **Atrapamiento físico tipo 1:** la víctima no puede salir por el interior del vehículo debido a las lesiones que sufre producto de la colisión. Ejemplo, una fractura de cadera o fémur impidiendo al lesionado salir del vehículo.
- **Atrapamiento físico tipo 2:** la víctima está atrapada físicamente por la estructura o elementos del vehículo deformado producto de la colisión. Este tipo de atrapamiento comporta mayor dificultad ya que, por un lado suele provocar lesiones más severas y además, la extracción estará condicionada a la liberación previa del atrapamiento. Esto provoca que el tiempo necesario de excarcelación aumente.

Diferenciamos tres tipos de planes:

Plan Seguro (A): este plan se realiza cuando la situación clínica de la víctima es estable o existen indicios de posible lesión medular. Se creará el espacio **adecuado** (máximo espacio interior y exterior) con el objetivo de garantizar que la movilización de cara a la extracción sea segura. Ejemplo: Retirada de lateral del vehículo, retirada o abatimiento de techo...

Plan Rápido (B): indicado cuando la situación clínica de la víctima requiera una extracción rápida o a pesar de estar inicialmente estable, la evolución ha sido negativa. En este caso el espacio creado será mínimo, pero deberá permitir la movilización de la víctima de cara a su extracción. Siempre que la elección sea el Plan Seguro, será necesario realizar previamente el Plan Rápido en previsión de un posible agravamiento de la víctima. Aunque éste requiera una mayor rotación, se tratará de mantener el eje cabeza-cuello-tronco alineados.
Ejemplos: retirada de cristal luneta trasera, apertura o retirada de portón, apertura retirada de puerta, abatimiento parcial de techo...

Plan de Emergencia (C): situación que requiere la utilización del espacio disponible para realizar la extracción inmediata de la víctima. Está indicado siempre que no sea posible realizar ninguno de los anteriores, ya sea por la situación crítica de la víctima (parada cardiorespiratoria, imposibilidad de control de vía aérea, shock e inestabilidad hemodinámica,...) o por la existencia de algún riesgo en el escenario (riesgo de explosión, incendio del vehículo, materia tóxica...). Ejemplo: Maniobra de Reutek.

d) Extracción de víctimas:

La mejor extracción no es la más rápida, sino la que se corresponde a las necesidades de la víctima.

Durante la extracción, es el mando sanitario quien dirige al equipo en la movilización y extracción de la víctima y ha de mantener una comunicación constante con el mando de bomberos, por si apareciesen cambios clínicos que hiciesen necesario modificar la estrategia.

Se utilizará como vía de extracción, aquella que respete el ángulo de cero grados (0º) del eje espinal de la víctima. En caso de no ser posible lo anterior y existir

| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 6 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |



otras vías de extracción, se decidirá por la que presente un ángulo menor de movilización para el eje espinal del paciente.

Una vez extraído el paciente y situado en un lugar seguro, quedará a disposición del equipo sanitario, valorando la necesidad y conveniencia de retirar los elementos de inmovilización utilizados durante la extracción.

e) *Restitución de la normalidad*

En el caso de que del siniestro se hubiera desprendido alguna materia peligrosa, o que por la propia naturaleza de los restos lo hicieran aconsejable, los bomberos coordinarán estas operaciones, con la colaboración del personal los servicios o empresas adjudicatarias de la conservación, mantenimiento y/o explotación de la carretera afectada.

3º. **FIN DE ACTUACIÓN.**

- Comunicación al CECOP de "FIN DE SERVICIO" con una descripción adecuada de la actuación.
- Recogida del material utilizado.
- Toma de datos necesarios para realizar Parte de Actuación e Informe.

4º. **LLEGADA A PARQUE.**

- Comunicación al CECOP de "LLEGADA A PARQUE".
- Puesta a punto del material y de los vehículos utilizados en el servicio.
- Comunicación al CECOP de "PARQUE DISPONIBLE "
- Realización de Parte de Actuación
- Realización de Informe.
- Realización de Debriefing

V. *MEDIDAS PREVENTIVAS*

Todos los bomberos deben tomar conciencia de la importancia de la prevención de los riesgos que se derivan de sus actuaciones en este tipo de servicios.

Para ello es necesario que impregnemos todas aquellas acciones inseguras de una estrategia de prevención de riesgos.

Para implantar dicha estrategia es necesario desarrollar, por un lado, actitudes de seguridad consistentes en una serie de pautas generales a seguir en el desarrollo de la intervención, y por otro lado un disciplinado cumplimiento de las medidas de seguridad en cuanto a equipamiento personal y uso correcto de las herramientas, sin olvidar que **el trabajo por parejas/binomios es algo fundamental en cualquier intervención de riesgo**, es imprescindible para la seguridad en las actuaciones de los bomberos, por lo que **no deberían escatimarse esfuerzos en su cumplimiento**.

Los riesgos específicos en este tipo de actuaciones son los establecidos en la GTA nº 16 de Identificación de Riesgos en Actuaciones.

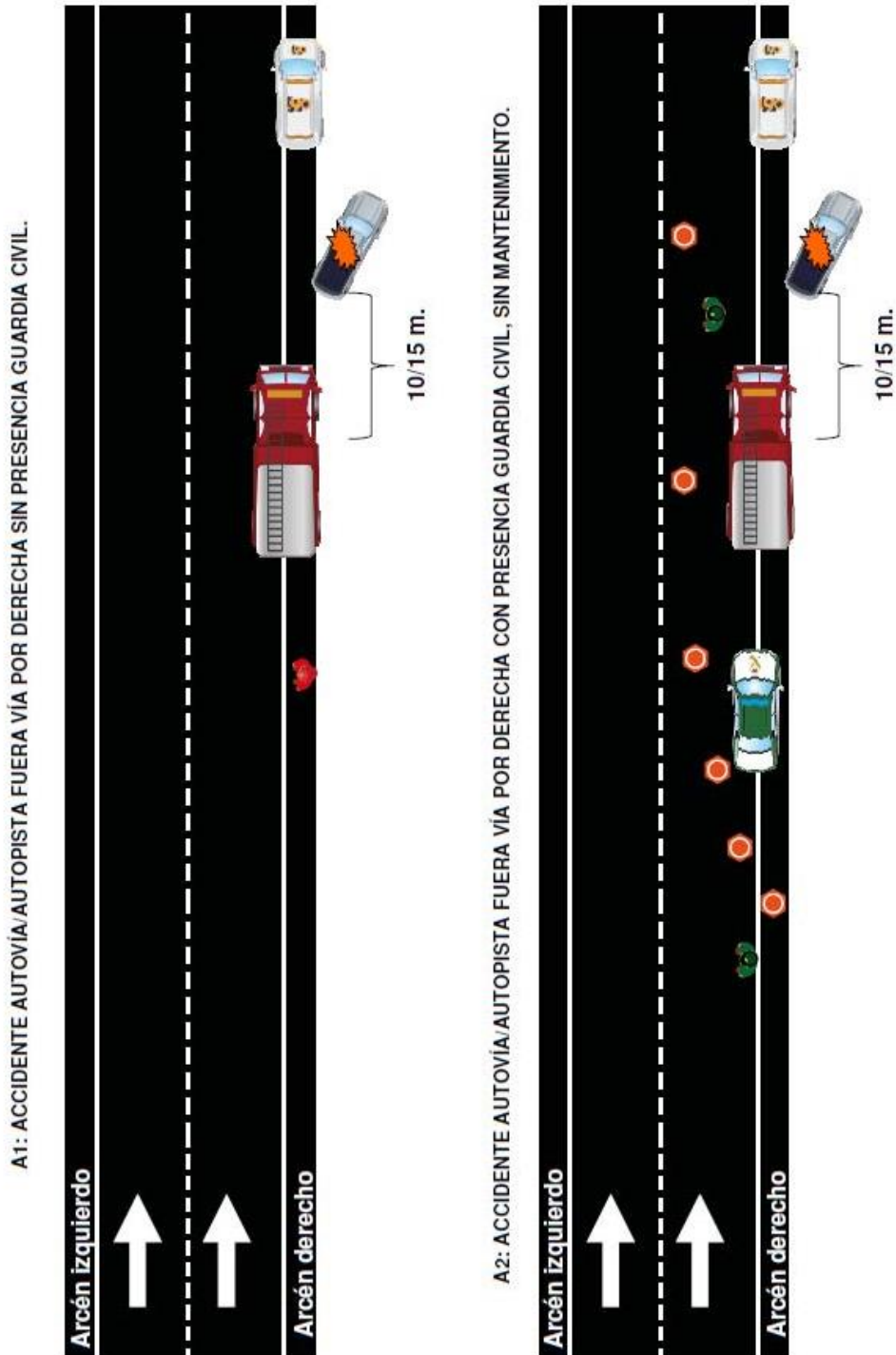
VI. *Documentación complementaria.*

La presente guía táctica de actuación, se complementa con los documentos que están colgados en el apartado de documentación del SIGRID en su apartado correspondiente y con las fichas de prácticas que correspondan.

| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 7 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |



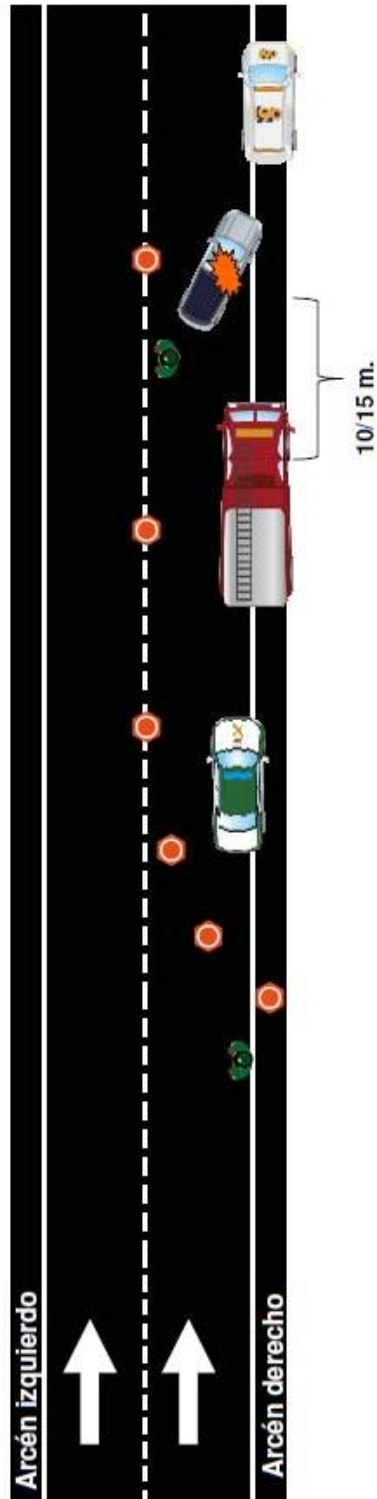
VII. ANEXO I: POSICIONAMIENTO VEHÍCULOS



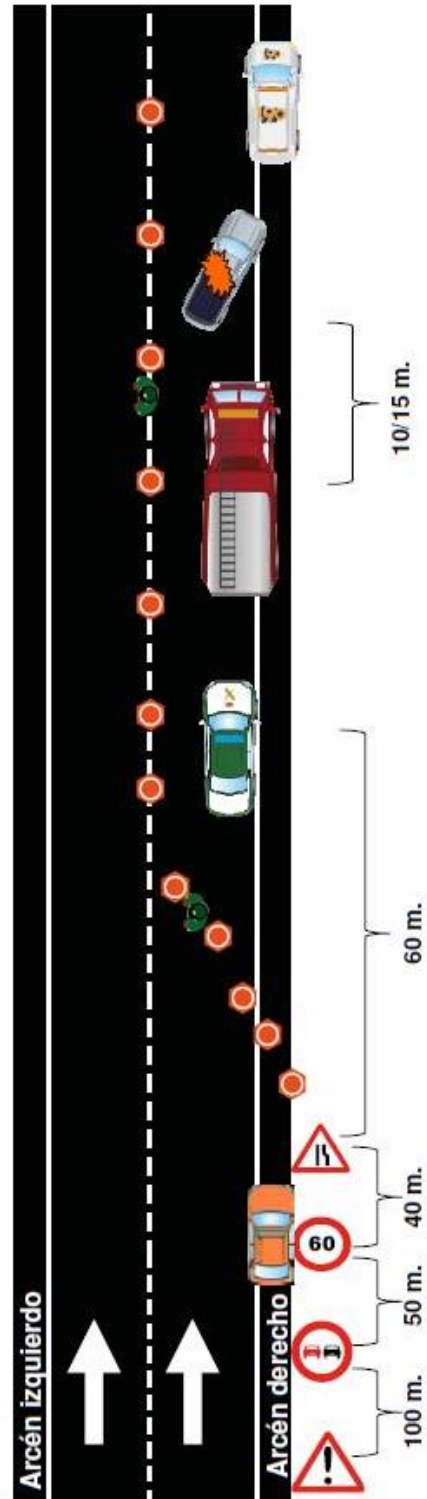
| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 8 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |



A5: ACCIDENTE AUTOVÍA/AUTOPISTA ARCÉN O CARRIL DERECHO CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL, SIN MANTENIMIENTO

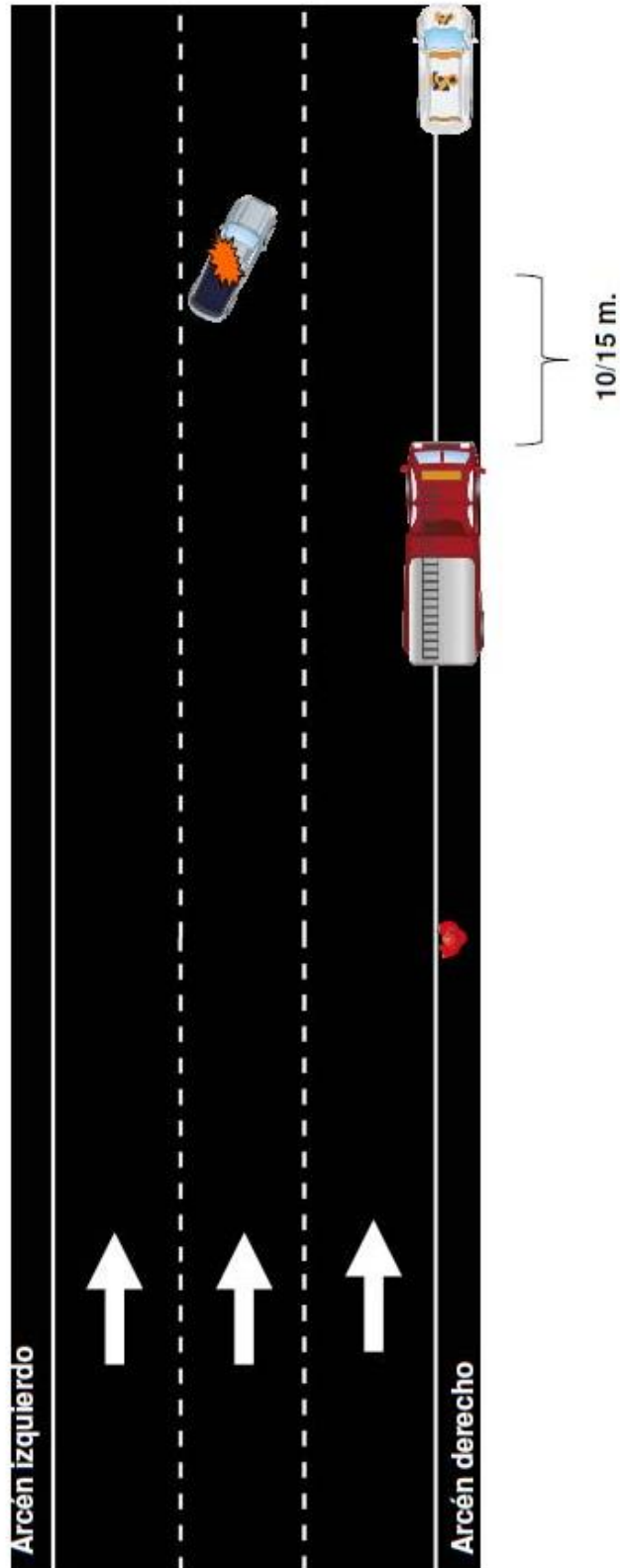


A6: ACCIDENTE AUTOVÍA/AUTOPISTA ARCÉN O CARRIL DERECHO CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL Y MANTENIMIENTO





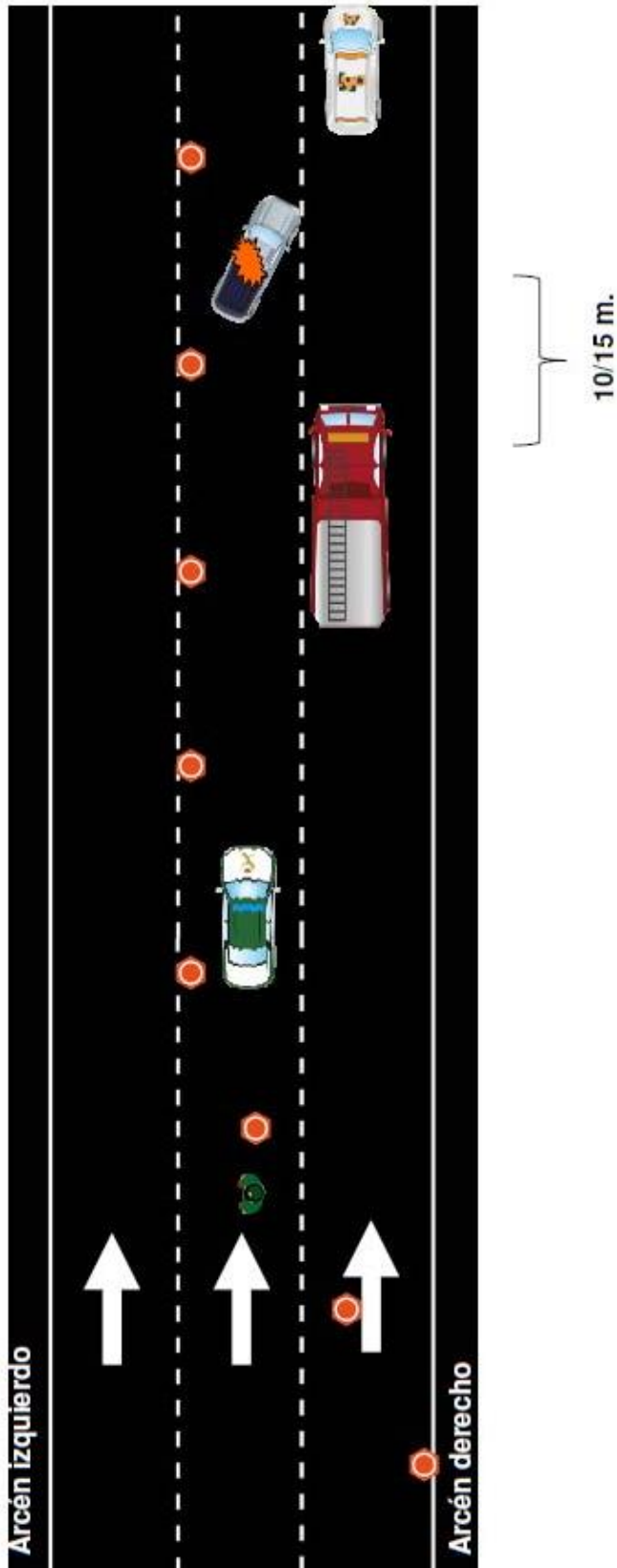
A7: ACCIDENTE AUTOVÍA/AUTOPISTA FUERA VÍA POR DERECHA SIN PRESENCIA GUARDIA CIVIL.



| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 11 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |



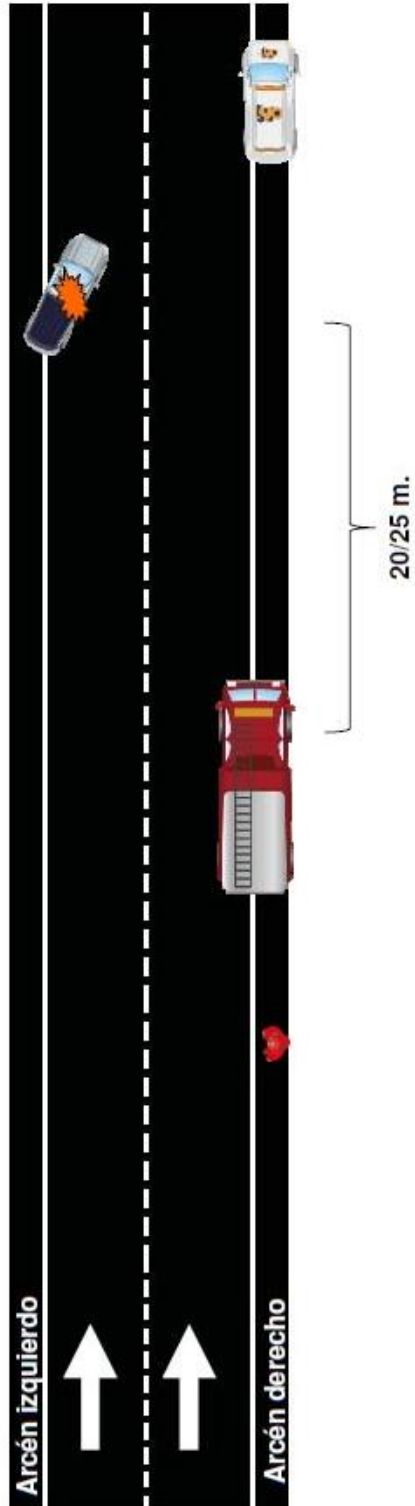
A8: ACCIDENTE AUTOVÍA/AUTOPISTA FUERA VÍA POR DERECHA CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL, SIN MANTENIMIENTO.



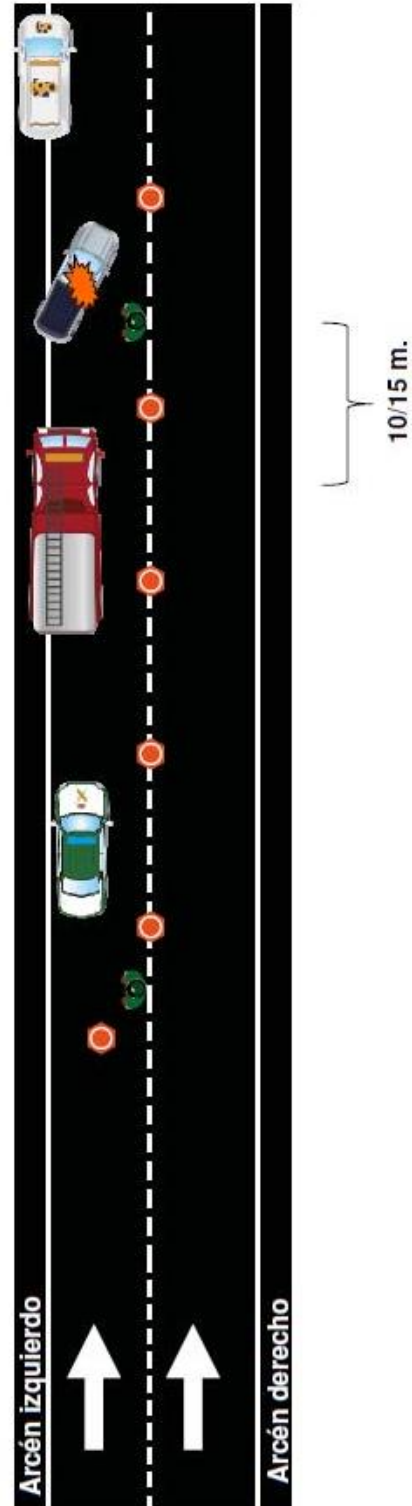
| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 12 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |

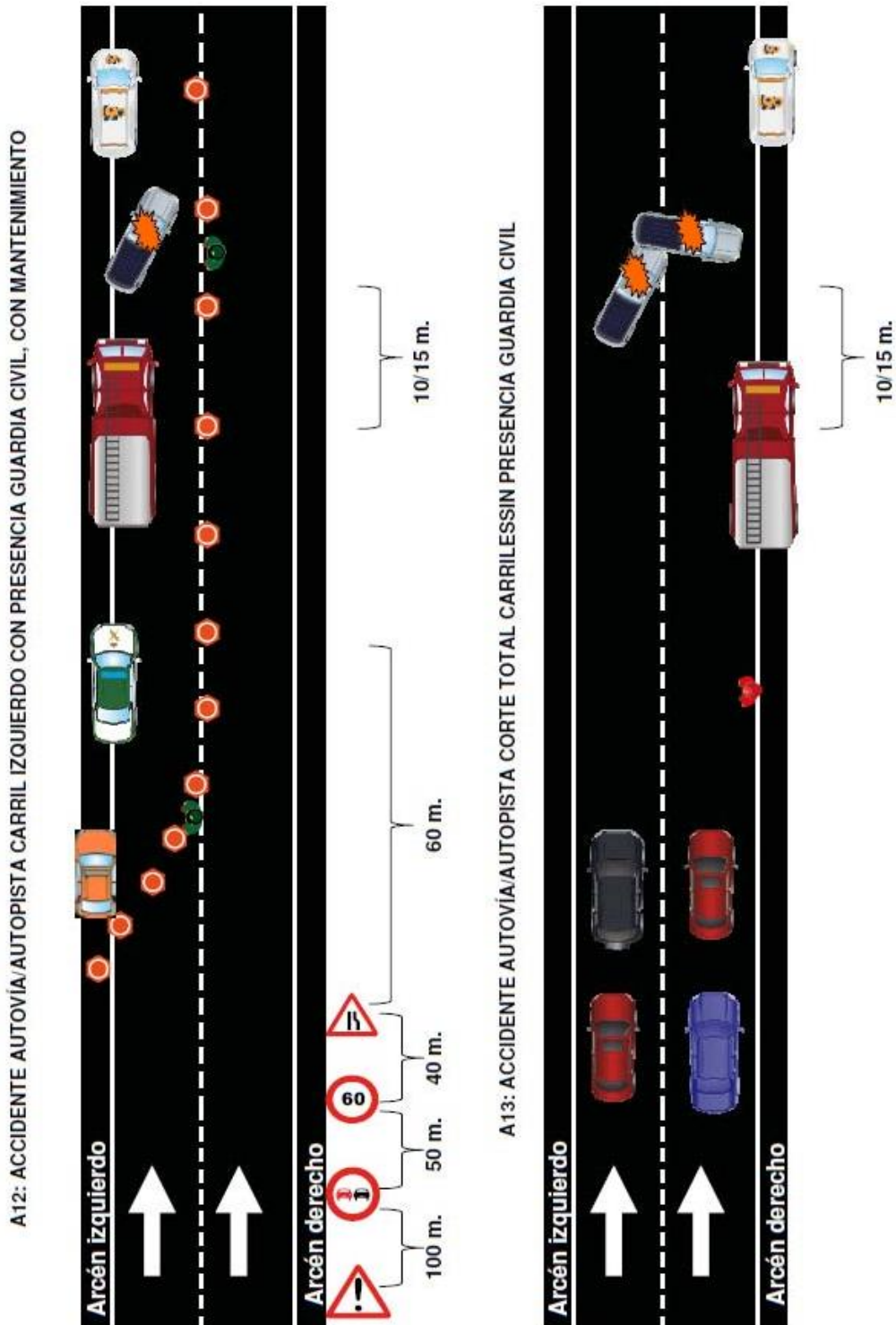


A10: ACCIDENTE AUTOVÍA/AUTOPISTA CARRIL IZQUIERDO SIN PRESENCIA GUARDIA CIVIL.



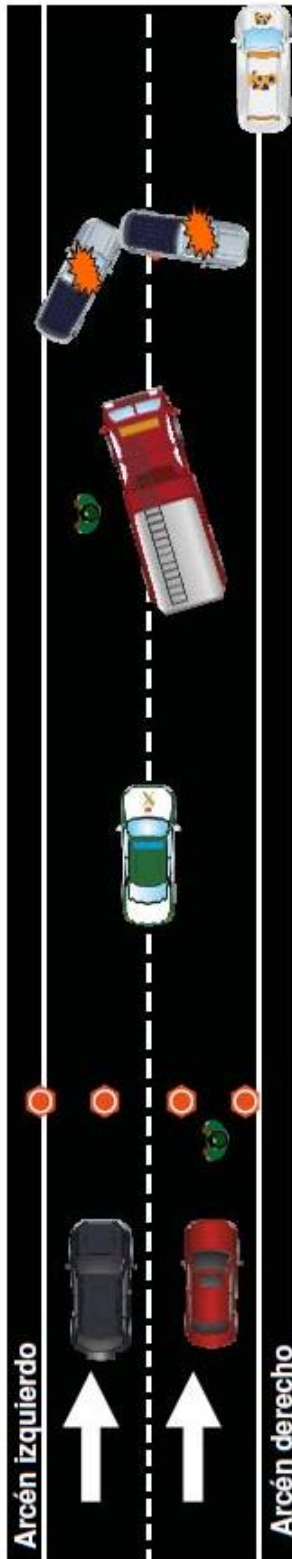
A11: ACCIDENTE AUTOVÍA/AUTOPISTA CARRIL IZQUIERDO CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL, SIN MANTENIMIENTO.





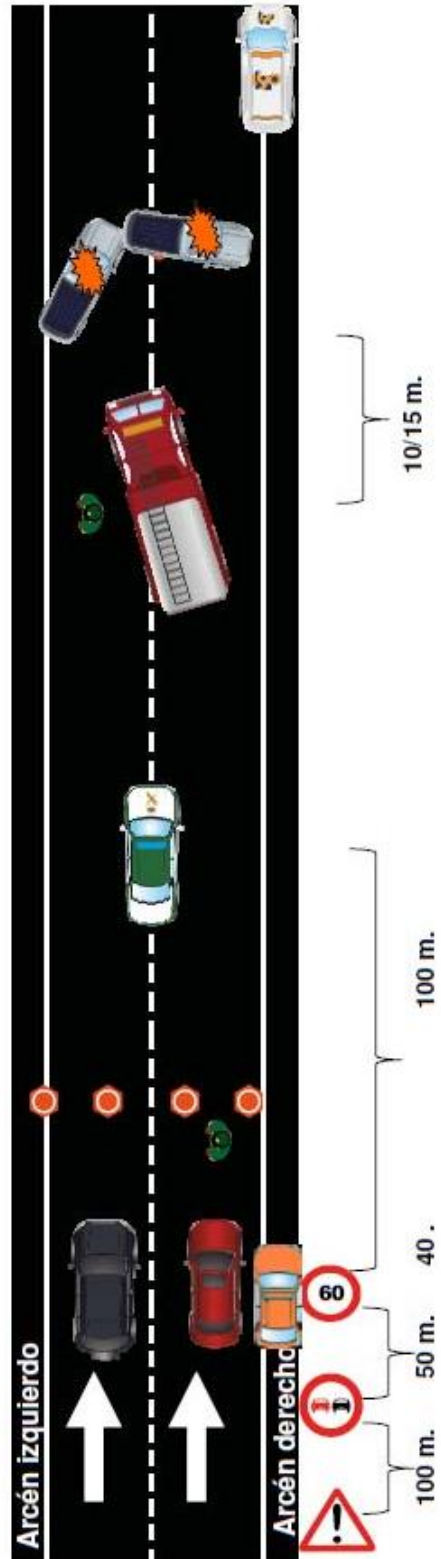


A14: ACCIDENTE AUTOVÍA/AUTOPISTA CORTE TOTAL CARRILES CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL, SIN MANTENIMIENTO



10/15 m.

A15: ACCIDENTE AUTOVÍA/AUTOPISTA CORTE TOTAL CARRILES CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL Y MANTENIMIENTO



10/15 m.

100 m.

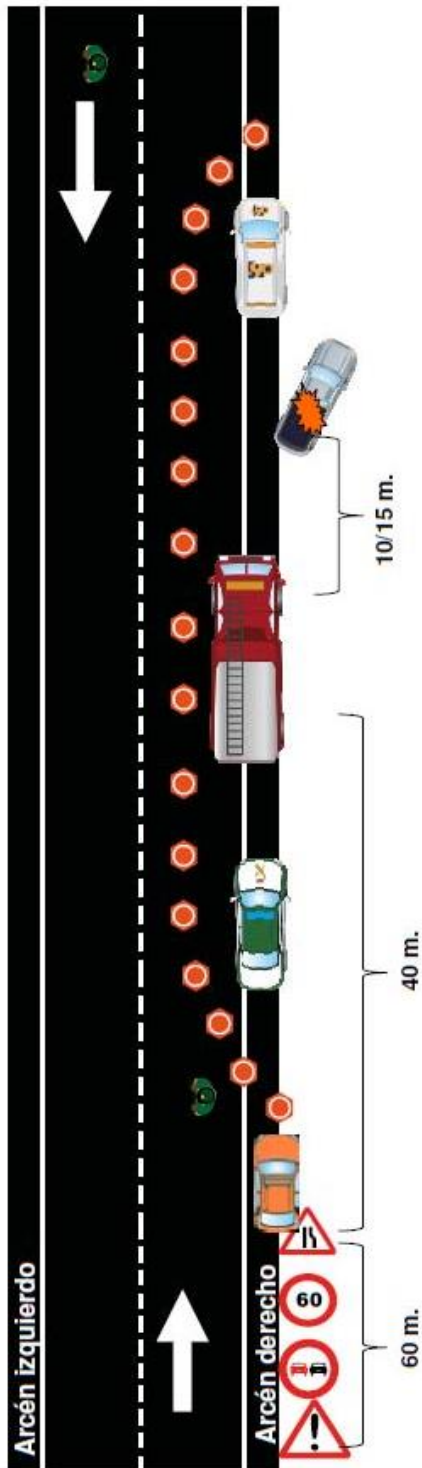
40 .

50 m.

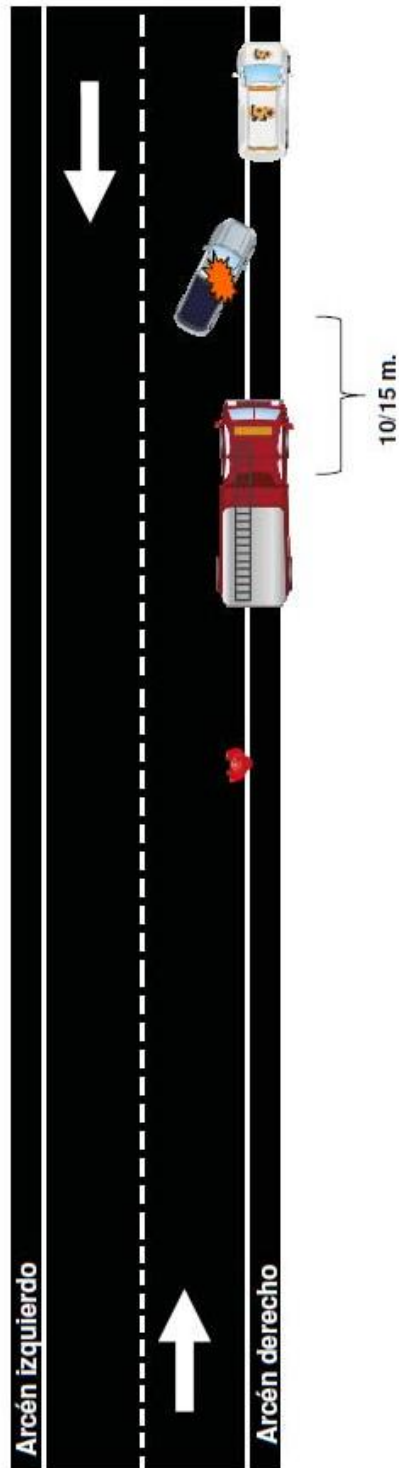
100 m.



VC3: ACCIDENTE VIA CONVENCIONAL FUERA VÍA CON PRENCIA GUARDIA CIVIL Y MANTENIMIENTO

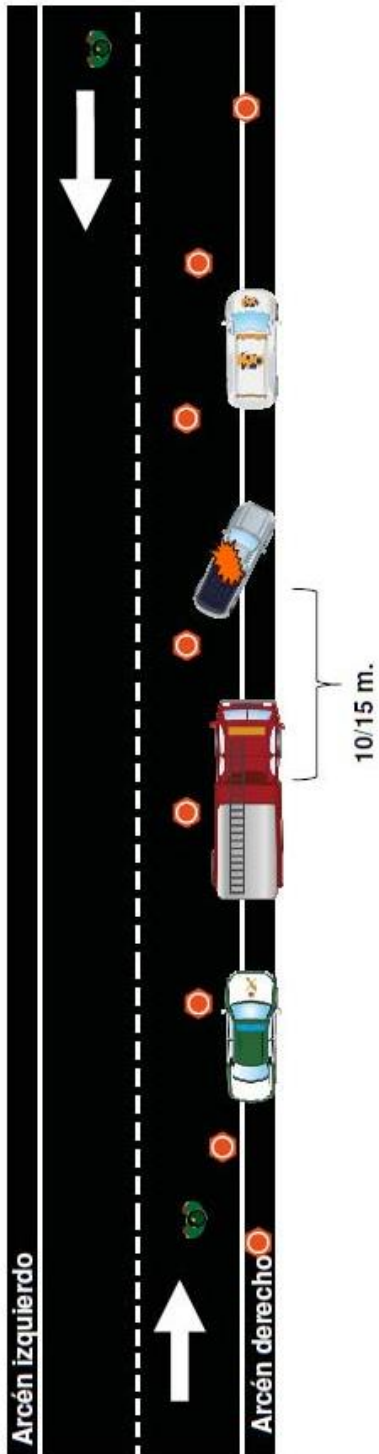


VC4: ACCIDENTE VIA CONVENCIONAL ARGEN O CARRIL DERECHO SIN PRESENCIA GUARDIA CIVIL

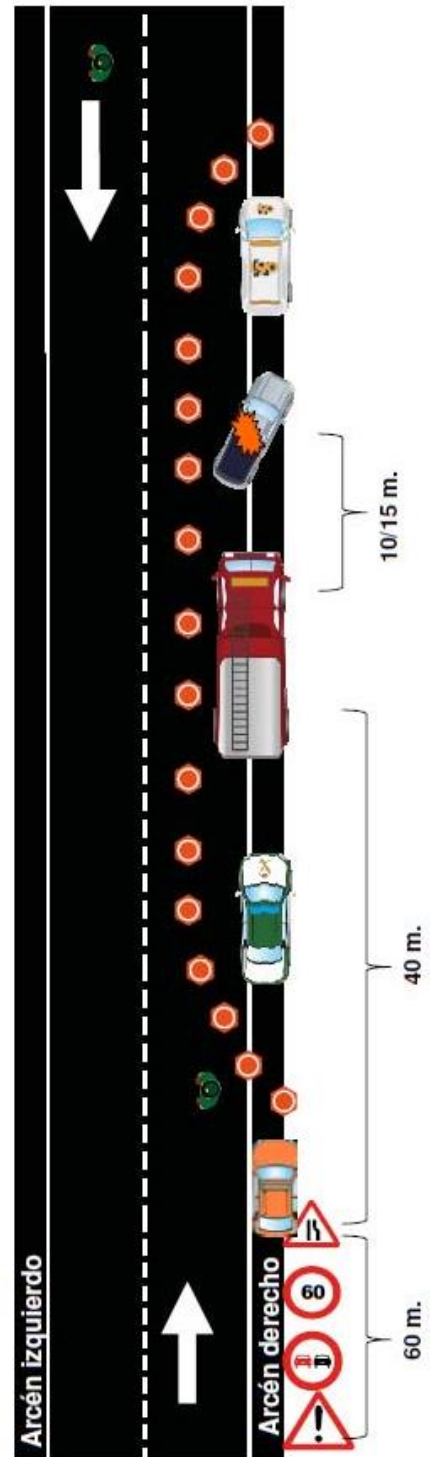




VC5: ACCIDENTE VIA CONVENCIONAL ARCEN O CARRIL DERECHO CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL, SIN MANTENIMIENTO

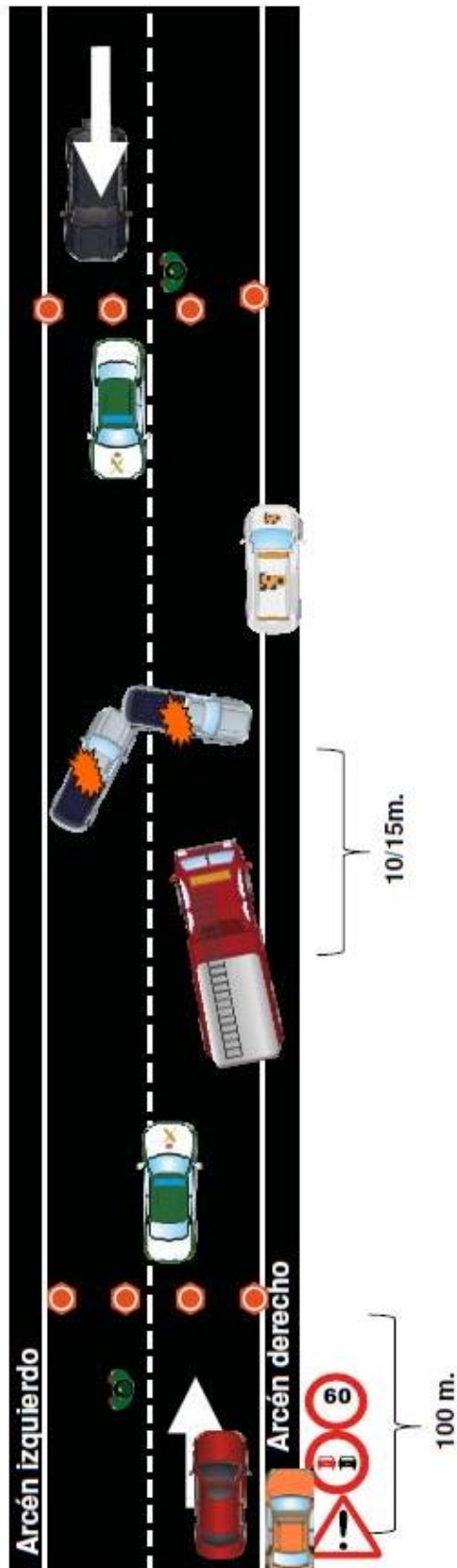


VC6: ACCIDENTE VIA CONVENCIONAL ARCEN O CARRIL DERECHO CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL Y MANTENIMIENTO





VC9: ACCIDENTE VIA CONVENCIONAL CORTE TOTAL CON PRESENCIA GUARDIA CIVIL Y MANTENIMIENTO



| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------|
| REDACTADO FECHA: 14 mayo 2021 | APROBADO FECHA: 16 junio 2021 | REVISADO.FECHA: |
| GTA/CPEIS/15 Página 21 | GUÍA TÁCTICA DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO | |