Encaminho-vos matéria sobre as necessidades em esclarecer os primeiros respondentes sobre os riscos encontrados nos locais de acidentes com aeronaves!!!

Vão desde os gases, passam pelos riscos tóxicos dos composites da estrutura e chega aos explosivos de pára-quedas e assentos ejetáveis.

Tradução pelo google translator!

Eduardo Ramos

Salvar, Prevenir, Combater!!!

Brasil Acima de tudo!

<http://edition.cnn.com/2012/11/01/us/ntsb-warns-of-hazards/index.html>

**WASHINGTON (CNN)** -- Federal officials said Thursday more needs to be done to warn rescuers of special dangers at the scene of small plane crashes.

Although firefighters are well versed about the dangers of burning fuel and sharp debris, they may not be aware that some aviation systems -- systems considered safety devices aloft -- become especially hazardous on the ground. Among the hazards: ejection seat rockets, airbag components, and explosive charges that deploy parachutes that can lower the entire aircraft to the ground.

"These explosive components, if they remain charged and are unknown to first responders and investigators, pose a high level of risk to those working in and around the aircraft wreckage," the National Transportation Safety Board said.

The safety board cited five incidents since 2001 in which first responders and accident investigators who responded to plane wrecks were evidently unaware of the hazard of explosive components.

"In some cases, they began performing rescue, fire suppression and accident investigation activities that might have inadvertently activated the explosive component, posing a great risk of injury," the safety board said. None resulted in fatalities or injuries to the responders.

In one incident -- the January 2012 fatal crash of an experimental jet near Rainbow City, Alabama -- a police officer became aware of the hidden dangers only after an NTSB investigator told him by phone not to allow the recovery of the pilot's remains until the pilot's ejection seat could be deactivated. In another incident, firefighters attempting to put out a blaze at a Cirrus SR22 crash took additional safety precautions after being told the plane had a BRS -- a solid-fuel rocket used to deploy the plane's parachute.

The NTSB is recommending that the Federal Aviation Administration take additional steps to address the safety issue. The FAA should require aircraft owners to disclose the presence of explosive safety devices when they register their aircraft every three years. The online registry is easily available to first responders, the NTSB said.

The FAA also should issue a safety bulletin to first responders, the board recommended.

The FAA said it will review the recommendations. "We have collaborated with ballistic device manufacturers, airplane manufacturers, firefighting organizations and other first responder groups to develop training about the potential hazards at an accident scene and to ensure that warning markings meet the necessary guidelines," the FAA said in a statement.

WASHINGTON (CNN) - As autoridades federais disseram necessidades quinta-feira mais precisa ser feito para avisar os socorristas de perigos especiais na cena do acidente de avião de pequeno porte.

Embora os bombeiros são bem versados ​​sobre os perigos da queima de restos de combustível e afiada, eles podem não estar cientes de que alguns sistemas de aviação - sistemas de dispositivos de segurança consideradas aloft - se tornam especialmente perigosos no solo. Entre os riscos: foguetes de ejeção do assento, componentes de airbag e cargas explosivas que implantam pára-quedas, que pode reduzir o avião inteiro para o chão.

"Esses componentes explosivos, se eles permanecem carregadas e são desconhecidos para socorristas e investigadores, representam um elevado nível de risco para aqueles que trabalham dentro e ao redor dos destroços da aeronave", disse o National Transportation Safety Board, disse.

O conselho de segurança citado cinco incidentes desde 2001 em que socorristas e investigadores de acidentes que responderam a destroços do avião foram evidentemente inconscientes do perigo dos componentes explosivos.

"Em alguns casos, eles começaram a realizar salvamento, extinção de incêndio e atividades de investigação de acidentes que poderiam ter inadvertidamente ativaram o componente explosivo, o que representa um grande risco de lesão", disse o conselho de segurança. Nenhum resultou em mortes ou ferimentos para os respondedores.

Em um incidente - o janeiro 2012 acidente fatal de um jato experimental perto de Rainbow City, Alabama - um policial tomou conhecimento dos perigos ocultos somente depois que um investigador do NTSB disse a ele por telefone para não permitir a recuperação dos restos mortais do piloto até o assento de piloto de ejeção pode ser desativado. Em outro incidente, os bombeiros tentam apagar um incêndio em um acidente de Cirrus SR22 tomou precauções adicionais de segurança após ser informado que o avião tinha um CRB - ​​um foguete de combustível sólido usado para implantar pára-quedas do avião.

O NTSB recomenda que a Administração Federal de Aviação tomar medidas adicionais para enfrentar a questão da segurança. A FAA deverá exigir proprietários de aeronaves de revelar a presença de dispositivos de segurança explosivas quando eles registram suas aeronaves a cada três anos. O registro on-line é facilmente disponível para os socorristas, a NTSB disse.

A FAA também deve emitir um boletim de segurança para os socorristas, o conselho recomendou.

A FAA disse que vai rever as recomendações. "Temos colaborado com os fabricantes de dispositivos balísticos, fabricantes de aeronaves, organizações de combate a incêndios e outros grupos de resposta primeiro a desenvolver a formação sobre os riscos potenciais de uma cena do acidente e para garantir que as marcações de aviso atender as orientações necessárias", a FAA disse em um comunicado.