MATERIAL DE ESTUDIO

Manual de Tripulantes de Cabina

Tripulante Auxiliar de Cabina (TAC)

DGAC CHILE

AIRBUS A319 / A320 / A321



FORMACIÓN AERONÁUTICA

Generalidades y procedimientos de operación.
Cabina, emergencias, seguridad, primeros auxilios y supervivencia.
Sistemas A319 / A320 / A321 y QRH · Puntos clave y autoevaluación.

Edición Aerotest · Noviembre 2026

Texto revisado y actualizado a la normativa vigente de la DGAC (DAR 63 / DAN 63, DAN 121, DAN 18, DAN 67) y a las guías actuales de primeros auxilios. Documento de instrucción: no reemplaza al Manual de Tripulantes de Cabina aprobado de cada explotador.

B2.1.28 Procedimientos operacionales estándar (SOP)
B2.1.29 Procedimientos anormales y de emergencia

QRH · QUICK REFERENCE HANDBOOK

B3 · QRH A319 / A320 / A321 — Quick Reference Handbook

B3.1.1 Procedimientos operacionales estándar (SOP) A321/A320/A319
B3.1.2 Procedimientos anormales y de emergencia A321/A320/A319

Accesos rápidos

Selecciona un capítulo para ir a su primera página.

A1 Administración y control del manual	7	B1.1 Operación normal de cabina	75
A2 Organización y responsabilidades	17	B1.2 Procedimientos de emergencia	115
A3 Control y supervisión	29	B1.3 Seguridad de la aviación	150
A4 Salud e higiene	37	B1.4 Primeros auxilios	162
A5 Gestión de la fatiga	42	B1.5 Supervivencia	205
A6 Procedimientos de operación	49	B2.1 I Sistemas de las aeronaves	214
A7 Mercancías peligrosas y armas	56	B2.1 II Puertas y equipos de emergencia	301
A8 Orientación de seguridad	65	B2.1 III Procedimientos específicos	384
A9 Accidentes y sucesos	68	B3 QRH · Quick Reference Handbook	408

B2.1 · Sistemas de los aviones A319 / A320 / A321 (I)

B2.1.1 Información general

B2.1.1.1 Características generales

Los A321, A320 y A319 son aviones de fuselaje angosto, con un solo pasillo y dos motores montados bajo las alas. Están diseñados para rutas de corto y mediano alcance, con una autonomía aproximada de 6 horas.

Característica	A321	A320	A319
Techo operacional	39.000 pies	39.000 pies	39.000 pies
Velocidad de crucero	880 km/h	880 km/h	880 km/h
Largo del fuselaje	44,51 m	37,57 m	33,84 m
Envergadura	34,1 m	34,1 m	34,1 m
Altura (puerta al suelo)	3,40 m	3,40 m	3,40 m

Estos aviones utilizan el sistema **Fly by Wire**: las superficies de control primarias y secundarias se controlan eléctricamente y se accionan hidráulicamente. Los pilotos manejan el cabeceo y el alabeo con bastones laterales de mando (*sidesticks*) y efectúan los virajes coordinándolos con el timón de dirección.

El avión dispone del sistema de monitoreo **ECAM** (Electronic Centralized Aircraft Monitoring), que muestra en las pantallas de la cabina de mando el estado de funcionamiento de los equipos y sistemas.

B2.1.1.2 APU (Unidad de Potencia Auxiliar)

Turbina ubicada en el empenaje del avión que suministra energía eléctrica y neumática. Funciona en tierra y en vuelo, según lo requieran los pilotos.

B2.1.1.3 Tren de aterrizaje

El tren de aterrizaje del A319/A320/A321 se compone de:

- Dos conjuntos principales, montados en las alas, que se retraen lateralmente hacia el fuselaje.
- Un tren de nariz, montado bajo la nariz del avión, que se retrae hacia el fuselaje y es dirigible.

B2.1.1.4 Combustible

El combustible se almacena en dos tanques ubicados en las alas y uno en el sector central del fuselaje. La recarga se efectúa a presión por el ala derecha (RH). Estos aviones **no tienen sistema de vaciado rápido de combustible** (*fuel jettison*).

B2.1.1.5 Bodegas

Toda la flota tiene dos bodegas presurizadas. Los A321 y A320 cuentan además con una bodega pequeña denominada **bulk**, presurizada y calefaccionada. Todas se ubican en la parte baja del fuselaje, con acceso por el lado derecho (RH), y están equipadas con un sistema fijo de detección y extinción de fuego que se controla desde la cabina de mando.

B2.1 · Sistemas de los aviones A319 / A320 / A321 (II): puertas, toboganes, oxígeno y equipo de emergencia

B2.1.21 Puertas

A321

- El **A321 CEO** tiene **8 puertas**: 1L, 1R, 2L, 2R, 3L, 3R, 4L y 4R.
- El **A321 NEO** tiene **6 puertas**: 1L, 1R, 3L, 3R, 4L y 4R.
- Las puertas 2L/R y 3L/R del A321 CEO y las 3L/R del A321 NEO **no se usan para embarque ni desembarque**: su único propósito es servir como salidas de emergencia.

Todas las puertas pueden abrirse manualmente desde el interior y desde el exterior. Cuando se abren desde el exterior, el tobogán se desarma automáticamente. Son salidas a nivel de piso y se consideran salidas principales tanto en tierra como en agua.

> **PRECAUCIÓN.**
> En un amaraje (ditching), los toboganes de las puertas 2 y 3 del A321 deben **DESARMARSE ANTES DE ABRIR LA PUERTA**: su tobogán va almacenado en la parte baja del fuselaje y no tiene sistema de desconexión, por lo que no sirve como elemento de flotación.

A320 / A319

Cuentan con **4 puertas**: 1L, 1R, 4L y 4R. Pueden abrirse manualmente desde el interior y desde el exterior; al abrirlas desde el exterior el tobogán se desarma automáticamente. Son salidas a nivel de piso y se consideran salidas principales para una evacuación en tierra o en agua, porque están provistas de toboganes o toboganes balsa y permiten un flujo de salida mayor.

B2.1.21.1 Operación normal de puertas

En operación normal, al abrir una puerta esta tiene un movimiento inicial hacia adentro y luego se desplaza hacia afuera y hacia adelante, en dirección a la nariz del avión. La operación normal comprende cuatro procedimientos: cierre de puertas, armado de toboganes, desarmado de toboganes y apertura de puertas. Para la apertura en operación normal se aplica la política de apertura de puertas definida en el Manual de Operaciones (MO) de cada explotador.

B2.1.21.2 Apertura de puertas en emergencia

1. Sujetarse de la manilla del marco de la puerta (manilla A).
2. Levantar la palanca de control hasta la posición OPEN.
3. Soltar la palanca de inmediato: en emergencia la puerta se abre con fuerza por la acción del actuador.
4. Con el tobogán armado, la puerta se desplaza hacia afuera asistida por el actuador, que la empuja rápidamente hacia adelante.
5. Si el actuador falla, empujar la puerta con fuerza, **sin afirmarse de la manilla de la puerta (manilla B)**.