

# **SU TRANQUILIDAD EN EL CIELO**

**Inadecuación del diseño referido a los instructivos de vuelo entregados a los pasajeros en viajes aéreos comerciales en el hemisferio occidental.**





## Introducción

La idea didáctica es la imagen que es convincente por su capacidad demostrativa y la manera según la cual las artes gráficas pueden contribuir activamente al aprendizaje.

El diseñador gráfico en su rol didáctico aísla a su público objetivo, y se plantea con rigor cuál es el conjunto de conocimientos y cuál es la capacidad de esfuerzo que pueden poseer los individuos que forman parte de este público objetivo. Lo que se intenta es, traducir el mensaje que recibe el grupo creador de tal forma que el mensaje global y cada una de sus partes en sí mismas queden dentro del nivel de entendimiento de su público objetivo, pero también dentro del marco de su capacidad de esfuerzo.

A pesar de todos los métodos de seguridad que se ofrecen dentro del avión (explicación de personal de a bordo, videos instructivos y demostraciones), el instructivo de seguridad es un documento importante y de mucha ayuda si se logra comprender en su totalidad.

Es por esto, que el presente trabajo intenta lograr un mejor entendimiento en cuanto a los manuales de instrucciones para la seguridad aérea, y al mismo tiempo lo que se quiere es poder llegar a la mayor cantidad de público posible que, en este caso, como es sabido, es gente de todos los rincones del mundo, con distintos idiomas, tradiciones, costumbres y diferente forma de comprender las cosas.

·IMPERIAL·AIRWAYS·

# COMFORT & CONVENIENCE



You are unlikely ever to need to wear one, but we always tell people what to do with a life-belt —because all our air liners crossing the sea carry them.

Put on the belt as you would a waistcoat so that the brass lever 'B' comes near or over your right hip, then hook the brass buckles in front of you.

To inflate the belt hold the air bottle, which you can feel inside the belt, in the left hand and press the lever 'B' upwards with the right hand. If the cylinder does not work, unscrew the valve 'A' on the left side of the belt, and blow the belt up with the mouth. Then screw the valve down tightly. You must not inflate the belt until after you have left the cabin. Emergency exits are provided in all the roofs of the cabins and are clearly marked. In the event of trouble these must be opened by the steward—not by the passengers



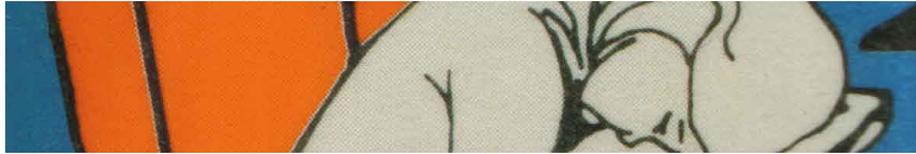
## SOME OF THE OFFICES OF IMPERIAL AIRWAYS

<b>LONDON</b> <i>Airway Terminus, S.W. 1</i> <i>Telephone: Victoria 2211</i> <i>(Day and Night)</i>	<b>PARIS</b> <i>Airway Terminus, Rue des</i> <i>Italiens. Telephone: Tait-</i> <i>bout 6050/1/2/3 (Day &amp; Night)</i>
<b>BRUSSELS</b> <i>19 Rue St. Michel. Telephone:</i> <i>Brussels 17.64.62</i>	<b>COLOGNE</b> <i>Dom Hotel. Telephone: Rhine-</i> <i>land 222774</i>
<b>BASLE</b> <i>Birsfelden Aerodrome. Tele-</i> <i>phone: Basle 43880</i>	<b>ZURICH</b> <i>Dubendorf Aerodrome. Tele-</i> <i>phone: Zurich 934201</i>

## LOCAL AGENT

Printed in Great Britain by Spottiswoode, Ballantyne & Co. Ltd., and published by Imperial Airways Limited IA/T/215 50m 2/34 Stuaris

Cartilla de seguridad de Imperial Airways.  
Esta es probablemente una de las primeras cartillas de seguridad.  
Fue impresa en la década de los años 30.



# Folletos de instrucción: Historia

## Folletos de instrucción por Carl Reese

Hay un personaje que tiene un papel muy importante con respecto de la realización del libro *Design for impact* (Diseño de impacto; libro que desde la colección de instructivos de seguridad de distintas aerolíneas, cuenta la historia de estas).

El es Carl Reese. Habido coleccionista de instructivos de seguridad aéreos. Carl es, además, realizador de los mismos, a través de su compañía Cabin Safety. En este tema, él ha sido un extraordinario guía, dándonos la oportunidad de poder ver en estos días los mas antiguos y exóticos ejemplares de todo el mundo.

El mismo Carl Reese explica de donde nace la idea de esta inusual colección.

*“Algunas personas son coleccionistas por naturaleza. Mucha gente, una vez que empieza a coleccionar cualquier objeto, no puede parar de hacerlo. Mi padre era un coleccionista nato. El guardaba cualquier cosa: estampillas, monedas, carteras y basura en general. En el jardín trasero de la casa, tenía miles de objetos inservibles que según el eran parte de diversas colecciones. Pienso que nunca va a cambiar, tiene 71 años y es una parte inherente a él. Siento que soy igual, pero solo con respecto de los instructivos de seguridad de aviación.*”

**Super-G Constellation**

**Benutzer der Kutsche**  
Wenn die Kutsche eingebaut ist und von 2 Mann am Boden gehalten wird, springen Sie hinein und rutschen Sie hinunter (A). Bitte Parashute nicht vor dem Kutschen-Sitzstellung ein (B). Wichtig: Nicht festhalten und nicht die Beine ausstrecken!

**Using the chute**  
After the chute has been placed in position and is held on the ground by two people, enter the chute and slide to the ground (A). Please Parashute not in front of the chute's position (B). Important: Do not hold on to the chute or raise your legs.

**Utilisation du plan incliné**  
Quand celui-ci est sorti et solidement maintenu à terre par deux hommes, moquez-vous de glisser jusqu'en bas (A). Les personnes âgées devront s'asseoir sur le plan incliné avant de commencer à descendre (B). Recommandation importante: Ne pas se cramponner et ne pas raidir les jambes.

**Forma de usar el deslizador**  
Una vez colocado el deslizador hacia el exterior y mantenido (junta al suelo por dos hombres, dé un salto y ubiquese en el mismo, deslizando hacia el suelo (A). Tratándose de personas de alguna edad, conviene que se sienten, antes de deslizarse (B). Importante: No aferrarse ni encoger las piernas.

**Como servir-se do deslizador**  
Colocando o deslizador que é seguro por dois homens no chão, entre nele e deixe-se escorregar (A). Pessoas idosas, antes de deslizar, devem ficar no posição de sentado (B). Importante: Não se agarrar, e não encostar as pernas.

**Benutzer der Notausgänge**  
Müssen Sie das Flugzeug durch die als Notausgang gekennzeichneten Tragflügelöffnungen verlassen (A) von einem Besatzungsmitglied gehalten werden, dann ist folgende Reihenfolge wichtig: ein Bein, Kopf, Oberkörper, andere Bein.

**Using the emergency exits**  
Should the need arise to leave the aircraft through one of the emergency exit wing windows (which has been opened by a crew member), we suggest the following sequence: first one leg, then the head, upper part of the body, and then the other leg.

**Forma de usar los salidas de emergencia**  
En el caso que debiera abandonar el avión a través de una ventana del ala sistemática, caracterizada como salida de emergencia (que fuere abierta por un miembro de la tripulación) debe Vd. sacar primero una pierna, luego la cabeza, el torso y finalmente la otra pierna.

**Como servir-se das saídas de emergência**  
Caso Vd. tenha que abandonar o avião através de uma janela (marcada como saída de emergência), junto do piloto e previamente aberta por um tripulante, observe atentamente a seguinte ordem: uma perna, o cabeça, o tronco e a outra perna.

**Salidas de secours**  
Si vous devez sortir par une des fenêtres de secours se trouvant au-dessus des ailes, faites que vous ouvriez un membre de l'équipage. Il faut passer à l'abord une jambe, ensuite la tête, puis le reste du corps, et enfin l'autre jambe.

**LUFTHANSIA**

**Anlagen der Schwimmweste**  
Schützen Sie die Schwimmweste so über den Kopf, daß die kleine Lampe nach vorn und das breite Band nach hinten kommen (1). Befestigen Sie die Ringe an den vorderen Haken (2), und ziehen Sie an beiden Enden des Quertstrammes (3). Die Weste bildet sich selbständig auf, wenn Sie rückwärts an den beiden Knöpfen ziehen (4). Wenn Sie über dem Kopf, bis Sie das Flugzeug verlassen haben! Die Weste kann auch mit dem Mundhaken aufgebunden werden (5).

**Wearing the life jacket**  
Put the life jacket over your head in such a way that the signal lamp will be in front and the broad belt will be in the back (1). Attach the rings to the front hooks (2) and pull the belt tight at both ends (3). The life jacket is inflated by pulling the two buttons with a jerk. Please refrain from doing so before having left the aircraft (4). The life jacket may also be inflated by use of mouth tube (5).

**Ablegen der Schwimmweste**  
Zum Ablegen der Weste erst die Luft herauslassen, dann mit die Schellen drücken, den Gürtel lockern und die Haken lösen.

**Removing the life jacket**  
In order to remove the life jacket, first deflate it and then press the buckles, and loosen the belt and the hooks.

**Four régler le gilet de sauvetage**  
Passer le gilet par-dessus votre tête de façon que la petite lampe électrique vienne en avant et la bande large en arrière (1). Accrochez les anneaux au crochet de devant (2) et tirez énergiquement le cordonnet par ses deux extrémités (3). Le gilet se gonfle automatiquement quand vous tirez d'un coup sec sur les deux boutons (4). Mais surtout, attendez d'être sorti de l'avion pour le faire (4) pour éviter gonfler le gilet en soufflant dans l'emboîture (5). Le gilet compte une ampoule électrique signalétique qui s'allume quand vous êtes en deux pieds tenus et laissez tomber le pile dans l'eau.

**Forma de colocar o chaleco salvavidas**  
Coloque o chaleco salvavidas, cobrindo por a cabeça de maneira que a lamparina queda para a adiante e a cinta larga para atrás (1). Fixe os anéis em os ganchos de diâmetro (2) e puxe o cordão em ambos os extremos (3). O chaleco se infla automaticamente quando você tira de um só golpe nos dois botões (4). Mas sobretudo, espere que esteja fora do avião para fazer isso (4) para evitar inflar o chaleco soprando no bocal (5). O chaleco conta uma lâmpada de sinalização que se ilumina de imediato ao sair da aeronave e deixar com o apoio do botão.

**Como colocar el chaleco salvavidas**  
Para colocar el chaleco, primero desinflarlo, luego presionar las botones, aflojar el chaleco, desahucarlo.

**Como colocar o colete salva-vidas**  
Então a cabeça pela abertura do colete, de maneira que a pequena lamparina fique na frente e a faixa larga atrás (1). Pressão os argolas nos ganchos do frente (2). O colete infla-se por si mesmo desde que Vd. de um só golpe nos dois botões (4). Especial, porém, não espere de ser abandonado o avião! O colete pode ser inflado também mediante o bocal de borboleta (5). Todo colete é provido de uma lâmpada que se acende logo Vd. se tenha pousado os dois pés, deixado o botão cair na água.

**Como tirar o colete salvavidas**  
Para tirar o colete, evacue o primeiro do ar, em seguida, aperte as fivelas, afloje o cinto e solte os ganchos.

**Ausgang mit Netzscheibe**  
Exit with Evacuation Chute  
Sortie par le plan incliné  
Salida con deslizador de emergencia  
Saída com o deslizador  
Notausstieg  
Emergency Exit  
Sortida de emergência  
Sortida por cima  
Stablampe  
Flashlight  
Torché électrique  
Lanterna de emergência  
Lanterna de bóia  
Notfall  
Emergency Axe  
Hacha de emergencia  
Machadinha  
Feuerlöscher  
Fire Extinguisher  
Extincteur  
Extintor de incendio  
Escalifor de incendio  
Notleiter  
Emergency Ladder  
échelle de secours  
Escalier de emergencia  
Escada de emergência  
Schlauchboot  
Life-Raft  
Canoé pneumatique  
Bote neumático  
Bote de borrocha  
Smitkitskasten  
First-Aid Kit  
Boîte à pharmacie  
Baikün  
Caja de primeros socorros  
Notseil  
Emergency Rope  
Corde de secours  
Soga de emergencia  
Corda de emergência  
Sende- und Empfangsgerät  
Transmitter/Receiver  
émetteur-récepteur  
Aparato emisor e receptor  
Aparelho emissor e receptor  
Leuchtpistole mit Munition  
Very Pistol with Ammunition  
Pistole à fusées éclairantes  
avec son approvisionnement  
Pistola para salidas con munition  
Pistola de foguetes e munição

**SUPER STAR**

**LUFTHANSIA**

**Richtlinien für Ihre Sicherheit bei einer Wasserlandung**

**Wasserlandung**

**LUFTHANSIA**

Die Schlauchboote sind übrigens mit „allem Komfort“ ausgestattet. So gibt es ausreichende Verpflegungs- und Trinkwasservorräte, eine Ausrüstung für „Erste Hilfe“ und vor allem einen starken Sender, der in kürzester Zeit Hilfe herbeiholen kann. Und keine Sorge um den Platz im Boot - es gibt genügend Schlauchboote an Bord, um alle Passagiere und auch die Besatzung aufzunehmen.

So - und jetzt genießen Sie Ihren Flug in sicherer Höhe über den Wellen, und erfreuen Sie sich des soeben erworbenen Wissens, das Ihnen auch für den äußerst unwahrscheinlichen Fall einer Wasserlandung Schutz und Sicherheit gewährleistet.

**LUFTHANSIA**

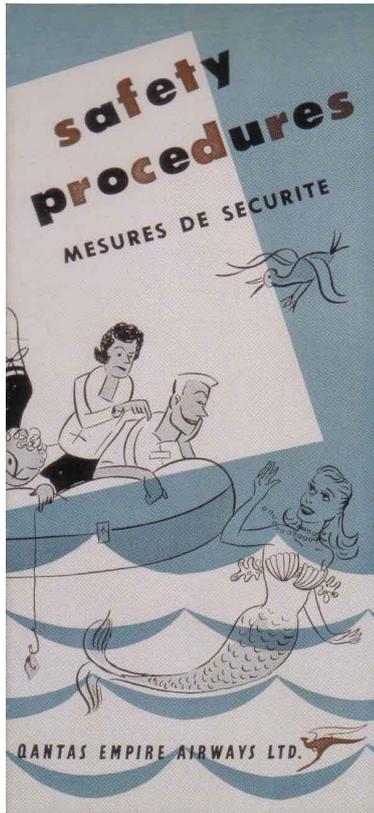
Wbg. 32 a / 456 / D-REL Printed in Germany

*Siempre estuve interesado en los aviones y la aviación en general. Yo crecí en las afueras de Philadelphia cerca del aeropuerto de esa ciudad. Mi mamá solía decir que mis primeras palabras no fueron mamá o papá, la primera palabra que salió de mi boca fue aeroplano. Los domingos después de ir a la iglesia, cuando tenía unos ocho o nueve años, mis padres me llevaron por primera vez al aeropuerto, Al principio ellos me dejaban allí durante una hora, Gradualmente el horario se fue extendiendo a dos, tres horas y más. Hasta que llego un momento en el cual ellos me dijeron "llámanos cuando termines así te venimos a buscar". Esto fue a mediados de los años sesentas. Antes del boom de la seguridad en los aeropuertos. Cuando la tripulación de uno de estos aviones conoció a un niño tan entusiasta con el tema, no tuvieron ningún problema en llevarlo a conocer a todo el staff y la parte interior del avión. En esa época, la aviación comercial empezó a tener mucho éxito por lo cual empezaron a aparecer, publicidades, brochures, y todo este tipo de material. Yo salía del aeropuerto con los brazos literalmente llenos con porquerías como postales, mapas, e indicadores de tiempo. Cuando llegaba a casa mi madre me decía: "tienes que elegir lo que vas a conservar, no puedes quedarte con todo lo que tienes".*

*Tengo instructivos de seguridad porque entendí que eran algo único. Primero porque eran difíciles de encontrar. Porque tenías que subirte a un avión para obtenerlos y no eran algo que uno podía retirar desde el counter. Segundo porque tenían algo técnico del avión y eso era interesante.*

*Esta es básicamente la historia de cómo comencé con esta aventura. Dos instructivos por aquí, dos instructivos por allá y lo próximo que supe es que todos mis amigos y familiares, me traían los instructivos de sus distintos viajes ya sean de negocios o de placer.*

*Es así como, yo decidí desde muy chico que un día trabajaría en una aerolínea. Fui un comandante de a bordo. Nunca tuve la idea de ser piloto, porque usaba y hasta el día de hoy uso anteojos y los vidrios de estos son muy gruesos. Fui muy realista, siempre supe que si iba a trabajar en esto iba a ser de tripulante de un avión. Me gradué de la escuela y conseguí un trabajo en una aerolínea de auxiliar, eso fue en el año de 1971, cuando solo tenía 17 años.*



### GOLDEN FALCON SUPER-G OVER-WATER FLIGHT PROCEDURES

You are now flying on an Eastern Air Lines Golden Falcon Super-G, one of the world's most dependable airliners. Your pilots and crew are skilled and experienced. There is little likelihood that we will ever be forced to land on water, but it is good practice to be acquainted with the facilities Eastern has provided for your safety.

**WHERE TO FIND YOUR LIFE VEST**

Life vests are located in a holder under each seat in the cabin.

Your life vest is easily inflated and will keep you afloat and right side up, come what may. Do not remove the life vest from the sealed bag unless actually necessary, as it has been inspected and sealed in the package to insure its proper functioning.

**HOW TO PUT ON YOUR LIFE VEST**

- Ⓐ Put on life vest over head.
- Ⓑ Fasten buckles; pull tight around waist.
- Ⓒ Jerk gas release knobs **AFTER YOU LEAVE PLANE.**
- Ⓓ If later the vest becomes too soft, it may be inflated orally.

**WHAT TO DO IN CASE OF AN EMERGENCY LANDING ON WATER**

Remain calm and follow instructions of crew. Get your life vest and put it on.

Put the back of your seat in the upright position and fasten your seat belt.

Sit in emergency landing position—lean forward, lower head between legs, clasp hands under legs, tense muscles.

*If the plane is completely stopped, unfasten seat belt. Inflate your life vest only after you have left the plane. Follow crew's instructions for leaving aircraft and boarding life raft.*

This aircraft maintains regular, frequent radio contact with Eastern's Flight Control Dept. In the event of an emergency, search and rescue facilities will immediately be put into action.

**LIFE RAFTS**—This aircraft carries enough Shuman life rafts to accommodate all passengers and crew members in the event of an emergency landing on water. In all instances, your flight crew, who have been thoroughly trained and drilled in emergency procedures, will handle and inflate the life rafts. Life rafts are equipped with all necessary supplies—emergency rations, first aid kit, etc.

**LOCATION OF LIFE RAFTS AND EMERGENCY EXITS**

Ⓐ Crews show number of life rafts at each location. Always check emergency exits.

Ⓑ Emergency Exit—In addition to the main cabin door, this aircraft is fitted with emergency exits. These exits are located at certain windows on both sides of the cabin and are clearly marked. To open exits:

1. Push out seat handle forward and down.
2. Pull out seat handle forward and down.
3. Grip handle at bottom of exit and pull into cabin.

PLEASE DO NOT TAKE THIS CARD FROM THE AIRCRAFT

## EASTERN AIR LINES

EAL P-24  
2-59

### EL HALCON DE ORO SUPER-G PROCEDIMIENTOS PARA VUELOS SOBRE AGUA

Usted está volando ahora en El Halcón de Oro Super-G de la Eastern Air Lines, uno de los aviones más confiables del mundo. Sus pilotos y tripulación son expertos. Hay muy poca probabilidad de que nos veamos forzados a amarrar, pero es prudente que usted conozca las facilidades que la Eastern ha provisto para su seguridad.

**DONDE LOCALIZAR SU CHALECO SALVAVIDAS**

Los chalecos salvavidas están en un bolsillo de bajo de cada asiento en la cabina.

Su chaleco salvavidas se infla fácilmente y le mantendrá a flote pase lo que pase. No remueva el chaleco salvavidas del saco sellado hasta que sea necesario, ya que éste ha sido inspeccionado y sellado en el saco para asegurar su mejor funcionamiento.

**COMO PONERSE SU CHALECO SALVAVIDAS**

- Ⓐ Póngase el chaleco salvavidas sobre su cabeza.
- Ⓑ Abroche las hebillas; ajústelo alrededor de la cintura.
- Ⓒ **DESPUES QUE HA SALIDO DEL AVION,** tire con fuerza de las cordones para inflarlo.
- Ⓓ Si luego el chaleco empezara a desinflarse, usted puede soplarlo con la boca.

**EN CASO DE AMARIZAJE DE EMERGENCIA**

Permanezca sereno y siga las instrucciones de la tripulación.

Agarre su chaleco salvavidas y póngaselo.

Coloque el espaldar de su asiento en posición vertical y amárrase el cinturón de seguridad.

Siéntese en posición para amarizaje de emergencia, inclínele hacia adelante; láje la cabeza y colóquela entre las piernas, enlase las manos abarcando por debajo de las piernas, manteniendo los músculos en tensión.

*Cuando el avión se haya detenido totalmente, súltese el cinturón de seguridad. Infe su chaleco salvavidas solamente después que haya abandonado la nave. Siga las instrucciones de la tripulación para abandonar la nave y aborlar la lancha salvavidas.*

Esta nave se mantiene en contacto frecuente y regular por radio con el Departamento de Control de Vuelo de la Eastern. En caso de emergencia, las facilidades de rescate y salvamiento se pondrán inmediatamente en acción.

**LOCALIZACION DE LAS BALSAS SALVAVIDAS Y SALIDAS DE EMERGENCIA**

Ⓐ Los cruceros indicaran el número de balsa salvavidas en determinadas posiciones. Las flechas señalan las salidas de emergencia.

Ⓑ Emergencia Exit—Además de la puerta principal de la cabina, este avión tiene otras salidas de emergencia, anillo, lancha en la cabina, debidamente identificadas. Para abrir estas salidas:

1. Push out seat handle forward and down.
2. Pull out seat handle forward and down.
3. Agarrar el mango de salida desde abajo y jalarse hacia la cabina.

POR FAVOR NO SAQUE ESTA TARJETA DEL AVION

## EASTERN AIR LINES

*La idea de diseñar instructivos de seguridad, se dio básicamente por la colección que tenía. Empecé a trabajar para una compañía en Philadelphia llamada Downtown Airlines. Era una pequeña aerolínea comunitaria que no tenía instructivos de seguridad. Hacia viajes cortos, lo cual significaba que tenía mucho tiempo libre dentro del horario de trabajo. Fue entonces cuando me anime a acercarme a mi jefe y le dije que yo podía diseñar algunos instructivos. El me respondió que sí, siempre y cuando a él no le costara nada. Y básicamente fue así. En 1980 mi compañía Cabin Safety seguía en funcionamiento así que me aproximé a una compañía local y empecé a hacer propuestas para diseñar instructivos de seguridad y desde ese momento continuo hasta el día de hoy. Gente de otras aerolíneas vieron mis instructivos y empezaron a llamarme y, fue así como las cosas comenzaron a andar.*

*Yo no tenía ninguna educación artística pero desde niño siempre estaba realizando bocetos. Obviamente mis dibujos de aeroplanos eran muy básicos.*

*Estudí dibujo mecánico en el colegio y siempre estuve interesado en perfeccionar mi trabajo, hacer líneas rectas y todo lo que tuviese que ver con esto. Creo que todo tiene que ver con mi linaje alemán. Mi habilidad de diseño se fue perfeccionando con los años. Miro mis primeros instructivos y son muy primitivos al punto que me aterrorizan. Ahora mi trabajo es mas preciso y limpio. No me inspiro en los instructivos de mi colección, estos son mucho más lindos pero los modernos son mas crudos son mejores”.*

Actualmente, Carl Reese ostenta una colección de cerca de 70 000 instructivos de seguridad de diferentes periodos y de distintas aerolíneas de todo el mundo.

## EMERGENCY EXITS Boeing B-377

### EMERGENCY EXITS AND EMERGENCY EQUIPMENT

THE EMERGENCY EXITS CONSIST OF FUSELAGE ACCESS DOORS AND SPECIAL WINDOWS LOCATED AS SHOWN IN THE DIAGRAM ABOVE. JUST ABOVE EACH OF THESE WINDOWS IS A PLACARDED COVER PLATE WHICH CAN BE EASILY PULLED OFF. UNDER THIS PLATE IS A RED HANDLE WHICH WHEN PULLED RELEASES A PANEL CONTAINING THE WINDOW, THUS PROVIDING A LARGE SQUARE OPENING IN CASE OF LANDING ON WATER. USE UPPER DECK EXITS ONLY. KEEP LOWER DECK EXITS CLOSED.

YOUR LIFE JACKET IS LOCATED IN A ZIPPERED COMPARTMENT IN THE BACK OF THE SEAT IN FRONT OF YOU EXCEPT FOR THE FOLLOWING CASES: IF YOU ARE IN THE SMALL FORWARD PASSENGER COMPARTMENT YOUR JACKET IS IN A COMPARTMENT AT THE FORWARD END OF THE UPPER BUNK. IF YOU ARE IN THE FIRST ROW OF SEATS IN THE MAIN CABIN YOUR JACKET IS IN A SIMILAR COMPARTMENT AT THE FORWARD END OF THE BUNK ABOVE YOU. IF YOU ARE IN THE FIRST ROW OF SEATS DIRECTLY BEHIND THE SPIRAL STAIRCASE YOUR JACKET IS IN A COMPARTMENT DIRECTLY IN FRONT OF YOU.

SPARE LIFE JACKETS ARE STOWED IN THE CABINET JUST TO THE RIGHT OF THE DOOR AS YOU COME ABOARD.

THE LIFE RAFTS ARE STOWED IN A CABINET ON THE WALL JUST TO THE RIGHT OF THE DOOR AS YOU COME ABOARD.

THERE ARE FOUR FIRE EXTINGUISHERS IN THE PASSENGER COMPARTMENTS OF THE AIRPLANE, ONE AT THE ENTRANCE TO THE LADIES' POWDER ROOM, ONE AT THE REAR OF THE AIRPLANE UNDER THE LAST SEAT ON THE RIGHT-HAND SIDE (LOOKING FORWARD), ONE IN THE COCKTAIL LOUNGE LOCKER AT THE BOTTOM OF THE SPIRAL STAIRWAY, AND ONE ON THE SPIRAL STAIRWAY SUPPORT COLUMN IN THE COCKTAIL LOUNGE.

THE FIRST-AID KIT IS IN THE SMALL COAT BACK AT THE REAR OF THE AIRPLANE BEHIND THE LAST ROW OF SEATS ON THE LEFT HAND SIDE (LOOKING FORWARD).

### SORTIES ET EQUIPMENT DE SECOURS

Les SORTIES DE SECOURS se composent des portes d'accès au fuselage et des hublots spéciaux disposés comme le montre le diagramme ci-dessus. Chacun de ces hublots est surmonté d'une plaque recouverte d'ébène, qu'on peut facilement retirer. Sous cette plaque il y a une manivelle rouge qui, une fois tirée, dégage un panneau contenant le hublot, en procurant ainsi une grande ouverture carrée. En cas d'amerrissage, servez-vous uniquement des sorties du pont supérieur et laissez fermées les sorties du pont inférieur.

Le sac de sauvetage devant vous est muni d'un compartiment à fermeture à glissière, qui contient votre VOLET DE SAUVEPAGE. Cependant, si vous êtes dans le compartiment avant, les gilets se trouvent dans un compartiment pratiqué dans la partie avant de la cabine supérieure. Pour les occupants de la première rangée de sièges de la cabine principale, les gilets se trouvent dans un compartiment semblable, pratiqué dans la partie avant de la couchette au-dessus de vous. Ceux qui occupent la première rangée de sièges derrière l'escalier tournant, trouvent leurs gilets dans un compartiment juste devant eux.

À droite de la porte d'accès à la cabine se trouve un placard contenant des gilets de rechange supplémentaires.

Dans le placard contenant les gilets des sauvetage supplémentaires (cage 2) se trouvent les RADEAUX DE SAUVEPAGE.

Les compartiments des passagers sont munis de quatre EXTINCTEURS disposés comme suit: 1) à l'entrée du cabinet pour dames; 2) dans la partie arrière de l'avion sous le dernier siège à droite (en regardant vers l'avant); 3) dans le coffre du bas en bas de l'escalier tournant; 4) sur le mur de l'escalier dans le bar.

La PHARMACIE PORTATIVE se trouve dans le petit portemanteaux de la partie arrière de l'avion, derrière le dernier rang de sièges à gauche (en regardant vers l'avant).

**PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS**  
*The System of the Flying Clippers*

## EMERGENCY LANDING INSTRUCTIONS Instructions Pour Atterrissage d'Urgence

KEEP CALM. THE CAPTAIN AND THE CREW KNOW EXACTLY WHAT TO DO IN ANY EMERGENCY, AND YOU WILL RECEIVE SPECIFIC INSTRUCTIONS ACCORDINGLY. NO ACTION SHOULD BE TAKEN ON YOUR PART UNLESS THUS DIRECTED. Ne paniquez pas votre sang-froid. En toutes circonstances, le Commandant et l'équipage ont parfaitement au courant des mesures à prendre et vous donneront des instructions précises. Abandonnez toute initiative personnelle et conformez-vous aux instructions reçues.

REMEMBER THAT WHILE THE CAPTAIN MAY HAVE PLAYED THE SERIAL HOST UNDER NORMAL CONDITIONS, HIS AUTHORITY IS ABSOLUTE AT ALL TIMES UNDER EMERGENCY CONDITIONS HE CAN BROOK NO COMPROMISE OR QUESTION FROM EITHER PASSENGERS OR CREW. COOPERATE QUICKLY AND QUIETLY TO AVOID CONFUSION. Si bon hôte que soit le Commandant quand les circonstances sont normales, n'oubliez pas que son autorité est absolue et suprême. En cas d'urgence, il ne tolère aucune insubordination de la part des passagers et de l'équipage. Par conséquent, pour éviter la confusion, donnez-lui toute coopération et obéissez tranquillement et promptement à ses ordres.

LOOSEN YOUR COLLAR AND TIE. REMOVE GLASSES AND SHARP OBJECTS FROM YOUR POCKETS, BUT KEEP ALL YOUR CLOTHES ON. Desserrez votre col et dénouez votre cravate. Retirez de vos poches tous objets tranchants ainsi que les lunettes, mais n'ôtez pas vos vêtements.

WHEN SO ORDERED, BUT NOT BEFORE, PUT ON YOUR LIFE JACKET AT THE TIME YOU WILL BE SHOWN HOW TO PUT IT ON, AND GIVEN ADEQUATE INSTRUCTIONS IN ITS USE. Mettez le gilet de sauvetage après en avoir reçu l'ordre, mais pas avant. Des instructions vous seront données pour le mettre et pour en faire usage.

ADJUST YOUR SEAT BACK TO THE VERTICAL POSITION AND FASTEN YOUR SAFETY BELT AS TIGHTLY AS POSSIBLE. Ramenez votre siège à la position verticale et serrez la ceinture de sécurité aussi fermement que possible.

JUST BEFORE LANDING BRACE YOURSELF BY CLASPING YOUR HANDS UNDER YOUR KNEES, AND BEND FORWARD WITH YOUR HEAD BETWEEN YOUR KNEES OR AS NEARLY SO AS POSSIBLE. Au moment où l'avion va atterrir, joignez les mains sous les genoux et inclinez la tête aussi bas que possible vers les genoux.

AS SOON AS THE AIRCRAFT HAS COME TO REST, ONE OF THE PLANE'S OFFICERS WILL ISSUE INSTRUCTIONS FOR LEAVING THE AIRCRAFT AND ENTERING THE LIFE RAFTS (IF THE LANDING IS AT SEA). HE IS THE CAPTAIN'S REPRESENTATIVE AND IS IN COMPLETE AUTHORITY. Dès l'atterrissage, un des officiers du bord donnera aux passagers des instructions pour descendre de l'avion ou, en cas d'amerrissage, pour se rendre aux radeaux de sauvetage. Etant le représentant du Commandant, il est investi d'autorité complète.

PLEASE DO NOT REMOVE THESE INSTRUCTIONS FROM THE AIRCRAFT  
Prière de ne pas enlever ces instructions de l'avion.

**Belgian air lines**

CONSIGNES D'AMERRISSAGE FORCÉ EN  
DITCHING PROCEDURE WITH  
NOODLANDING OP ZEE MÊT

DOUGLAS DC-6

**Belgian air lines**

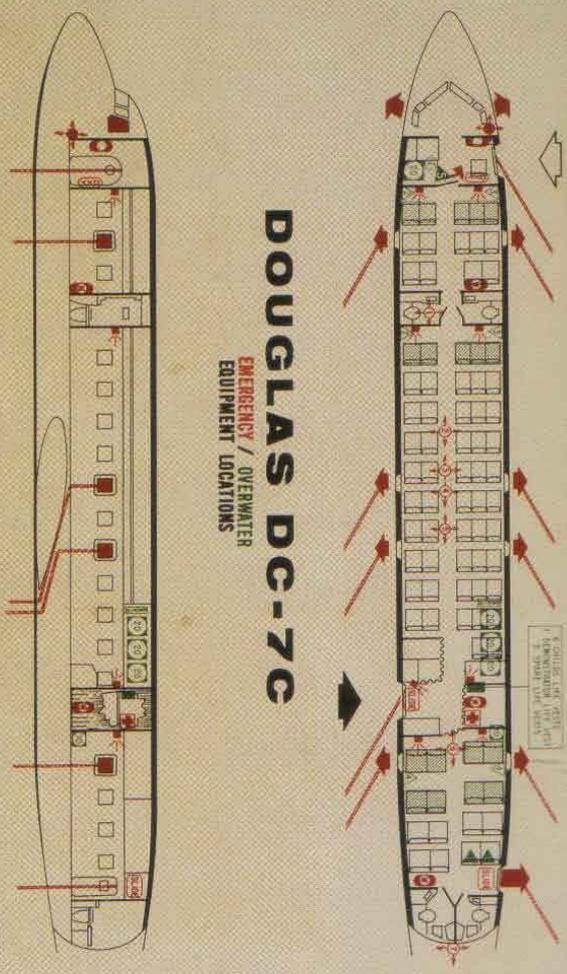
## Folletos de instrucción pre guerra

El concepto de viajar en una máquina voladora fue alcanzado por la mayoría hace más o menos setenta años atrás. En esa época los vuelos eran una aventura que pocos podían disfrutar. Los viajes eran usualmente pagos y no muy accesibles a toda la gente. Los costos eran altos y nada ni nadie garantizaba los arribos. Las regulaciones de seguridad eran casi inexistentes.

Es así como aparecen los primeros folletos de instrucción. Estos, fueron hechos para casos de emergencia sobre el agua, no se trataba el tema de emergencias en sobre tierra, ni mucho menos los casos de aterrizajes forzosos.

No es difícil de imaginar la cantidad de pasajeros temerosos que pedían esos primeros folletos de seguridad. Estos tenían un texto básico que aconsejaba al pasajero mantener la calma bajo cualquier circunstancia. Muy difícilmente te mostraban algún tipo de salida de emergencia y les decía a los pasajeros que tenían que seguir las órdenes de la tripulación en caso de emergencia. No hay desafortunadamente un record de cuantos instructivos fueron entregados por primera vez.

DO NOT REMOVE FROM AIRPLANE



**DOUGLAS DC-7C**  
EMERGENCY / OVERWATER  
EQUIPMENT LOCATIONS

<b>CODE</b>	<b>STD. EMERGENCY EQUIPMENT</b>
1	FIRE EXTINGUISHER
2	SMOKE
3	WATER
<b>FIRE DETECTION</b>	
1	PROP. PROTECT. OVERHT
2	PROP. ACC.
3	PROP. TO 25% CAPT.
4	PROP. TO 50% CAPT.
5	PROP. TO 75% CAPT.
6	PROP. TO 100% CAPT.
7	PROP. BARBER. OVERHT
8	PROP. BARBER. OVERHT
9	PROP. BARBER. OVERHT
10	PROP. BARBER. OVERHT
11	PROP. BARBER. OVERHT
12	PROP. BARBER. OVERHT
13	PROP. BARBER. OVERHT
14	PROP. BARBER. OVERHT
15	PROP. BARBER. OVERHT
16	PROP. BARBER. OVERHT
17	PROP. BARBER. OVERHT
18	PROP. BARBER. OVERHT
19	PROP. BARBER. OVERHT
20	PROP. BARBER. OVERHT
21	PROP. BARBER. OVERHT
22	PROP. BARBER. OVERHT
23	PROP. BARBER. OVERHT
24	PROP. BARBER. OVERHT
25	PROP. BARBER. OVERHT
26	PROP. BARBER. OVERHT
27	PROP. BARBER. OVERHT
28	PROP. BARBER. OVERHT
29	PROP. BARBER. OVERHT
30	PROP. BARBER. OVERHT
31	PROP. BARBER. OVERHT
32	PROP. BARBER. OVERHT
33	PROP. BARBER. OVERHT
34	PROP. BARBER. OVERHT
35	PROP. BARBER. OVERHT
36	PROP. BARBER. OVERHT
37	PROP. BARBER. OVERHT
38	PROP. BARBER. OVERHT
39	PROP. BARBER. OVERHT
40	PROP. BARBER. OVERHT
41	PROP. BARBER. OVERHT
42	PROP. BARBER. OVERHT
43	PROP. BARBER. OVERHT
44	PROP. BARBER. OVERHT
45	PROP. BARBER. OVERHT
46	PROP. BARBER. OVERHT
47	PROP. BARBER. OVERHT
48	PROP. BARBER. OVERHT
49	PROP. BARBER. OVERHT
50	PROP. BARBER. OVERHT
51	PROP. BARBER. OVERHT
52	PROP. BARBER. OVERHT
53	PROP. BARBER. OVERHT
54	PROP. BARBER. OVERHT
55	PROP. BARBER. OVERHT
56	PROP. BARBER. OVERHT
57	PROP. BARBER. OVERHT
58	PROP. BARBER. OVERHT
59	PROP. BARBER. OVERHT
60	PROP. BARBER. OVERHT
61	PROP. BARBER. OVERHT
62	PROP. BARBER. OVERHT
63	PROP. BARBER. OVERHT
64	PROP. BARBER. OVERHT
65	PROP. BARBER. OVERHT
66	PROP. BARBER. OVERHT
67	PROP. BARBER. OVERHT
68	PROP. BARBER. OVERHT
69	PROP. BARBER. OVERHT
70	PROP. BARBER. OVERHT
71	PROP. BARBER. OVERHT
72	PROP. BARBER. OVERHT
73	PROP. BARBER. OVERHT
74	PROP. BARBER. OVERHT
75	PROP. BARBER. OVERHT
76	PROP. BARBER. OVERHT
77	PROP. BARBER. OVERHT
78	PROP. BARBER. OVERHT
79	PROP. BARBER. OVERHT
80	PROP. BARBER. OVERHT
81	PROP. BARBER. OVERHT
82	PROP. BARBER. OVERHT
83	PROP. BARBER. OVERHT
84	PROP. BARBER. OVERHT
85	PROP. BARBER. OVERHT
86	PROP. BARBER. OVERHT
87	PROP. BARBER. OVERHT
88	PROP. BARBER. OVERHT
89	PROP. BARBER. OVERHT
90	PROP. BARBER. OVERHT
91	PROP. BARBER. OVERHT
92	PROP. BARBER. OVERHT
93	PROP. BARBER. OVERHT
94	PROP. BARBER. OVERHT
95	PROP. BARBER. OVERHT
96	PROP. BARBER. OVERHT
97	PROP. BARBER. OVERHT
98	PROP. BARBER. OVERHT
99	PROP. BARBER. OVERHT
100	PROP. BARBER. OVERHT

## OVER-WATER FLIGHT INFORMATION

The aircraft in which you are flying is one of the most modern and dependable planes in the world. While there is little likelihood that we will have to land on the water, we would like to acquaint you with the aircraft's safety equipment.

**LIFE VESTS** are provided for all passengers and crew members. These vests are easily inflated and will keep you afloat and upright under any circumstances. Do not inflate life vests inside the cabin.

**LIFE RAFTS**, capable of holding all passengers and crew members, are well equipped with supplies and rations. Do not inflate life rafts inside the cabin.

**EMERGENCY EXITS**, located at certain windows throughout the cabin, are clearly indicated and labeled with easy opening instructions. The location of the above facilities is shown on the reverse side.

### WHAT TO DO IN CASE OF A WATER LANDING

Your crew has been thoroughly trained in the use of all emergency equipment. Follow their instructions carefully. Place the back of your seat in an upright position and fasten your seat belt tightly across your lap. Remove all sharp objects from your pockets. Just prior to actual landing on the water, lean forward with the side of your head resting on a pillow; embrace your legs with your arms. After the aircraft has come to a complete stop, unfasten your seat belt. Follow the crew's instructions for leaving the aircraft and boarding the life rafts. Please wait to inflate your life vest until you have left the aircraft.

Our aircraft maintain constant radio contact with our flight control center, and our position is always known. Should we have to make a water landing, rescue operations would be started immediately.

### INFORMACION CONCERNIENTE AL PROGRESO DEL VUELO SOBRE EL MAR

La aeronave en la cual Ud. está volando es una de las más modernas y seguras del mundo. Aunque las posibilidades de que el avión tenga que acuatizar son muy remotas, queremos que Ud. esté familiarizado con el equipo de seguridad que este avión posee.

**CHALECOS SALVAVIDAS:** Los hay a disposición de todos los pasajeros y de los miembros de la tripulación. Estas chalecos son fáciles de inflar y lo mantendrán a Ud. a flote y en posición vertical, bajo cualquier circunstancia. Se ruega el favor de no inflar el chaleco mientras Ud. se encuentre dentro de la cabina.

**BOTES SALVAVIDAS:** Los hay en cantidad suficiente para acomodar a todos los pasajeros y a los miembros de la tripulación y están provistos de alimentos y de equipo especial. Se ruega el favor de no inflar los botes mientras Ud. se encuentre dentro de la cabina.

**SALIDAS DE EMERGENCIA:** Están colocadas en algunos de las ventanas a todo lo largo de la cabina. Están indicadas con claridad y llevan un rótulo con las instrucciones sobre su manejo, muy fáciles de entender y seguir.

### QUE HACER EN CASO DE "ACUATIZAJE"

La tripulación está ampliamente entrenada en el manejo del equipo de emergencia. Siga cuidadosamente las instrucciones que los tripulantes le impartan.

Coloque el respaldo de su asiento en posición completamente vertical y abróchese el cinturón de seguridad bien ajustado. Saque de sus bolsillos todos los objetos punzantes.

Momentos antes de "acuatizar," incline el cuerpo hacia adelante, apoyando la cabeza de media lada sobre una almohada y trate de ceñirse las piernas con los brazos.

Cuando el avión haya detenido su marcha en forma definitiva, desabróchese el cinturón de seguridad y siga las instrucciones que le imparta la tripulación, a fin de abandonar la aeronave y ocupar los botes salvavidas.

Se ruega el favor de inflar el chaleco salvavidas únicamente cuando Ud. se encuentre fuera de la cabina.

**BRANIFF International AIRWAYS**

## Folletos de instrucción de la post guerra

Los aviones de pasajeros hacia los años 40 tenían una gran velocidad, eran mucho más confiables, confortables y seguros.

Los viajes aéreos eran todavía muy costosos pero ya no eran mas una aventura temerosa y arriesgada.

La capacidad de las aeronaves todavía era muy limitada por lo tanto seguía siendo un lujo el poder viajar. Y si bien es cierto se superaban muchos problemas técnicos del pasado, los pasajeros seguían escuchando los ruidos de las máquinas.

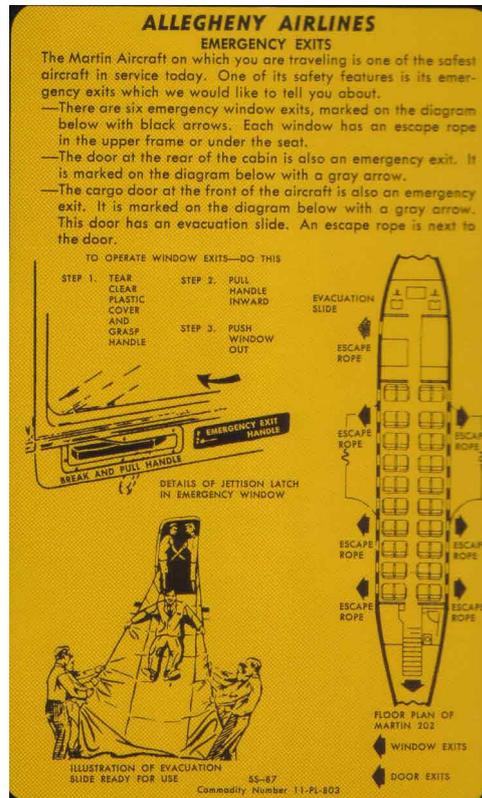
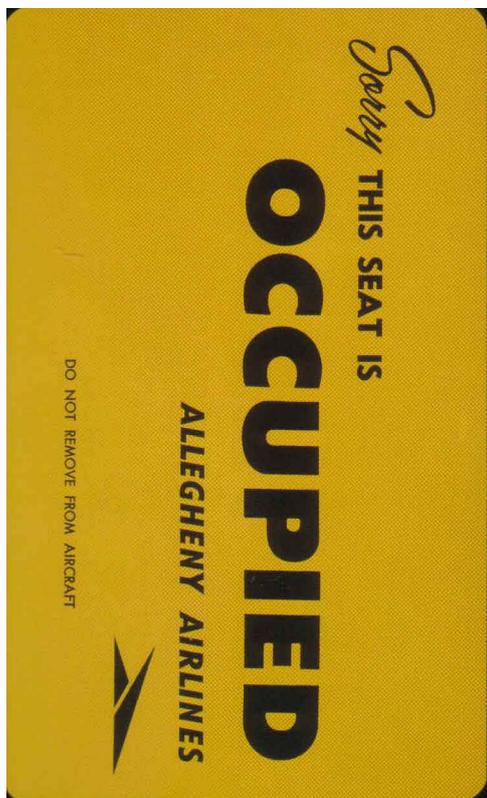
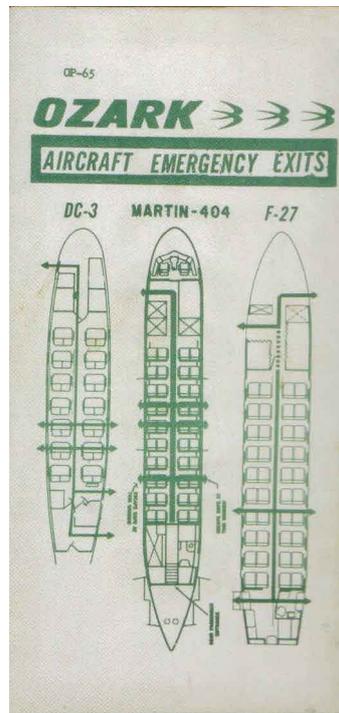
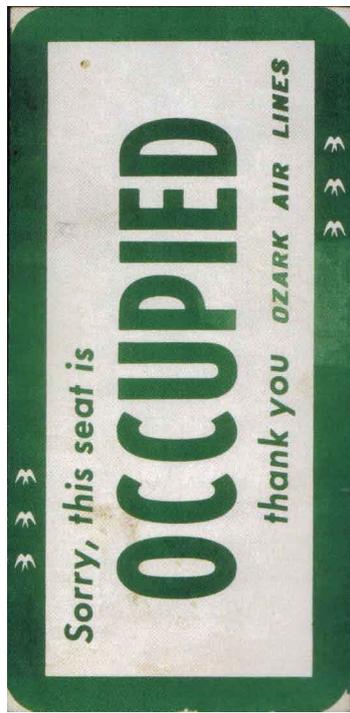
La idea de volar siempre suscito miedo en muchos viajeros, es por eso que uno de los propósitos de los primeros instructivos de seguridad era tratar de disminuir ese temor.

Fue así como fueron surgiendo los instructivos de seguridad que primaron en esa época, no eran manuales que enseñaban las reglas de seguridad si no, que trataban de brindar la mayor confiabilidad en los pasajeros.

Frases como: "El cinturón de seguridad es un objeto que se ha puesto de moda" por la incursión de nuevas medidas de seguridad como el cinto que antes no era utilizado.

"No mas pies húmedos" o "No te sigas sacando mas ropa". Esto hace alusión al calor que hacia dentro de las aeronaves.

Estas frases venían acompañadas de ilustraciones cómicas haciendo que estos instructivos sean muy entretenidos.



## La era del jet comienza

Con la introducción de la flota de jets a finales de la década del 50, la aviación comercial cambió dramáticamente. Los pasajeros no tenían que soportar un ruido terrible que se sentía antes ya que ahora la cabina se despresurizaba. Ahora podía viajar suavemente y sin ruidos a su destino, así lo expresaba la publicidad de la B.O.A.C. a mediados de la década de los 50.

Vuele por B.O.A.C. y S.A.A. —4 vuelos semanales desde Johannesburgo, Sud Africa en menos de un día... con un aeroplano cometa que viaja por los recónditos, y amplios cielos. Desde Londres después del almuerzo de un martes, para arribar a Johannesburgo en la siguiente tarde.

“Ahora sí, descansen mientras esté sentado”. Al surcar los aires a ocho millas por minuto, el Comet no deja sentir ningún tipo de vibración por eso de ahora en adelante la mayor cantidad de pasajeros puede descansar durante el vuelo.

A partir de ahora no se tienen que pagar propinas extras ni tampoco el servicio de comida. Y en cuanto a los recorridos vuela de Roma a El Cairo pasando por Libisntong sin tener que pagar ni un centavo más.

El cambio con respecto al modo de viajar en los años 50 fue drástico. El Comet fue de los primeros aviones comerciales, pero pronto obtuvo una mala reputación después de una serie de bizarros y extraños accidentes durante algunos de sus vuelos frecuentes.

El problema más grave que tenía, era la falta de combustible en viajes de larga distancia, por ejemplo en travesías a través del Atlántico. Las paradas requeridas por el Comet para cargar combustible incomodaban a los pasajeros y el costo era indeficiente para el operador.

Luego de dos grandes accidentes, el proyecto para seguir desarrollando el Comet entro en compás de espera por un par de años, lo que permitió que los competidores se pusieran al día.

Se introduce en el mercado el Boing 707 entonces, lo que al Comet le faltaba en cobertura y confiabilidad, el Boing 707 lo tenía.

please read carefully



This is your  
*Safety Leaflet*

**B·O·A·C** *takes good care of you*



BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION

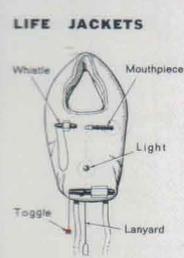
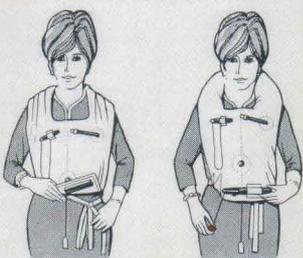
56/711/30M-KHK (Lightweight) Printed in Great Britain

### IMPORTANT INFORMATION

EMERGENCY BRIEFING CARD  
SANDRINGHAM ————— VH - BRF

Your safety is our first consideration and every possible precaution is taken to ensure it. These instructions are for your guidance in the unlikely event of an emergency occurring. Rough air at high altitudes, although infrequent, can be severe. We strongly recommend that your seat belt be fastened at all times and pulled tight whenever the seat belt sign is on.

#### LIFE JACKETS

Your life jacket is located underneath your seat.

1. Remove the jacket from container.
2. Pass the jacket over your head.
3. Tie the tapes securely around your waist underneath the life jacket.
4. When instructed, pull the red toggle firmly downward to inflate.

If necessary, use the mouthpiece afterwards for further inflation. To operate the light, pull the lanyard downward until completely detached. You must not inflate your life jacket whilst you are inside the aircraft.

#### BRACE POSITION

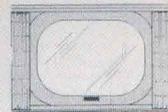
1. Straighten seat back vertically.
2. Tighten your seat belt.
3. Remove glasses, dentures and any sharp articles which could cause injury in a sudden jolt.
4. When instructed, assume brace position as illustrated.
5. Do not move until aircraft finally comes to rest.



PLEASE DO NOT REMOVE THIS CARD FROM AIRCRAFT

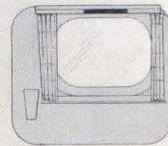
### LOCATION OF EMERGENCY EXITS AND INSTRUCTIONS FOR OPENING

#### WINDOW EXITS KNOCK-OUT



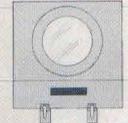
Give a sharp blow to one edge of window with foot or hand.

#### UPPER CABIN (REAR)

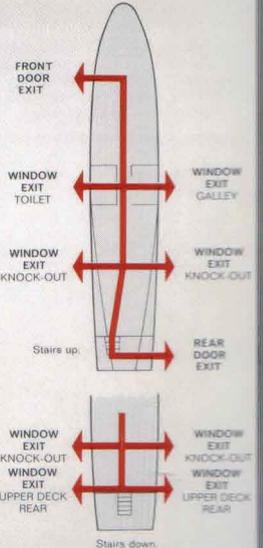


Lift flap, turn handle and push window.

#### TOILET AND GALLEY



Press catches and pull window inwards.



#### DOOR EXITS REAR FRONT



Turn handles in the appropriate directions. Pull door inward.

PLEASE DO NOT REMOVE THIS CARD FROM AIRCRAFT

El Boing aprendió de los errores que De Havilland había cometido con el Comet. Para empezar, se tomaron mucho más tiempo en desarrollar una nueva aeronave.

El Boing 707 tenía mayor capacidad de pasajeros y con la compañía PAN AM comenzó la ruta transatlántica en octubre de 1958 desde New York a París.

Entre tanto, el Comet fue descontinuado.

Como siempre sucede, el pionero resultó golpeado por el que le sigue. Una vez más, "El aprendiz, supero al maestro".

Con la introducción de la tecnología de los Jets, dos grandes cambios ocurrieron con los manuales de seguridad. Ahora se tenía en cuenta el sistema de oxigenación y algunas cuestiones técnicas de la aeronave que tenían que ver con medidas de seguridad. Además, en muchos casos se agregó un suplemento del manual principal que contenía los pasos a seguir y las maneras de como amerizar.

Muchos de estos manuales explicaban que sólo los tripulantes podían manipular las salidas de emergencia. Este es un dato interesante ya que en la actualidad es el pasajero sentado próximo a la salida de emergencia el que tiene que realizar las maniobras pertinentes en caso de emergencia.

En estos primeros manuales, se veía el mapa del avión, el problema es que por ahorrar dinero muchas aerolíneas no los renovaban y uno podía ver en los manuales el mapa de un avión y encontrarse en otro.

Otra característica importante de estos primeros instructivos era la gran cantidad de textos y las pocas ilustraciones que presentaban.

La confusión que creaban estas cartillas fue tal que las sacaron de circulación en 1967 por la cantidad de vidas que se cobró en diversos accidentes.

La introducción de nuevas tecnologías significó que muchas cosas únicas e innecesarias aparecieran en las tarjetas de seguridad como agarradores, resbaladeras no inflamables, techos desmontables objetos que en la realidad no existían.

En los instructivos de seguridad de los primeros Boings y DC8s, las indicaciones que se daban estaban totalmente erradas. En los manuales de KLM, VIASA y los operadores de DC8, se mostraban solo dos salidas cuando en realidad tenían cuatro).

Un clásico error de seguridad en los primeros aeroplanos era la sólida puerta vaivén que había entre la primera y la clase económica. Luego de que mucha gente murió innecesariamente en un accidente en Denver, se decidió remover la puerta en cuestión.

5  
إبلاه بالهواء مرة أخرى بواسطة الفم  
INFLATE FURTHER OR  
TOP UP THROUGH  
MOUTH PIECE.  
GONFLEZ D'AVANTAGE  
EN USANT LE TIRE  
ROUGE.

4  
أخرج العقدة الحمراء ملئ الطوق بالهواء  
INFLATE BY PULLING  
RED TOGGLE.  
GONFLEMENT INITIAL.  
TIREZ ROUGE.

3  
اربط الحزام حول الوسط  
TIE TAPES ROUND WAIST  
SQUEEZ LES BANDES  
AUTOUR DE LA TAILLE.

2  
ادخل الطوق حول الرقبة  
PASS OVER HEAD.  
METTEZ LA TETE DEBANS

1  
أخرج الطوق من الحقيبة  
REMOVE JACKET  
FROM BAG.  
RETRIER LA JAQUETTE  
DU SAC.

شركة الطيران العربية المتحدة  
طوق النجاة  
طريقة الاستعمال  
UNITED ARAB AIRLINES  
LIFEJACKET  
instructions

Este tipo de aeronave alcanzó su máxima popularidad cuando los vuelos se volvieron más baratos por consiguiente más accesibles al común de la gente.

Un dato curioso es el espacio que había entre los asientos de clase económica. En ese entonces eran superiores que los que hay ahora en la primera clase. Igualmente la diferencia en capacidad de pasajeros era considerablemente mayor que la de los viejos aeroplanos. Las compañías aéreas saltaban de alegría con todos los logros alcanzados. El slogan del Boing fue “bring people together” (unamos a la gente). Ahora este mismo slogan nos recuerda a la marca Nokia con “conecting people” (conecta a la gente).

Y aunque todo esto pasaba, la era del Jet recién comenzaba.

**BEA** Safety on board / Sécurité à bord / Sicherheit an bord **Comet**

**Emergency Exits - Sorties de secours - Notausgänge**

Doors / Portes / Türen

Windows / Fenêtres / Fenster

**1** Escape Slides  
Escape slides are available by the main doors for available passengers to reach the ground without the use of airport steps. If necessary, the operation will be supervised by the crew.

**2**

BEA Form No. F.348

Please do not remove this card from aircraft.

**BEA** Safety on board / Sécurité à bord / Sicherheit an bord **Comet**

**Safety Instructions**  
Your safety in our care is our first concern. Flying with a modern airline is safe but it is essential that you should know what to do in any emergency, and we ask you to read this card carefully. In case of emergency, please obey implicitly the instructions of the crew, as they will often be able to direct you to a door or emergency exit which is nearer to your seat than the door by which you entered the aircraft.

**Consignes de sécurité**  
Votre sécurité est notre souci principal, tant que nous sommes à votre service. Le vol avec une compagnie aérienne moderne offre toute sécurité, mais il est prudent de savoir ce qu'il faut faire en cas d'urgence, et nous vous recommandons de lire attentivement les indications suivantes sur la sécurité en vol. En cas d'urgence, veuillez obéir aveuglément aux ordres des membres de l'équipage, car ils pourront souvent vous indiquer une porte ou sortie de secours qui se trouve plus près de votre siège que la porte par laquelle vous êtes entrés dans l'avion.

**Anweisungen für das Verhalten in Notfällen**  
Während Sie sich an unserer Flucht befinden, ist Ihre Sicherheit unser oberstes Gebot. Moderne Flugzeuge sind sicher, aber trotzdem sollten Sie wissen, was man sich in Notfällen denken. Unsere Botschaft ist: Sie diesen Abschnitt über Sicherheit gut durchlesen. Bei Gefahr befolgen Sie bitte genau die Anweisungen der Besatzung, da sie Ihnen oft einen Notausgang zeigen kann, der Ihnen Sitz näher liegt als die Tür, durch die Sie das Flugzeug betreten.

**Notrusche**  
Die Passagier-Notausgänge befinden sich an den Hauptausgängen, mit denen nicht alle das Flugzeug ohne Treppenhilfen verlassen können. Sollte die Besatzung gebeten werden, erfolgt dies unter Anleitung der Besatzung.

**Rampes de Sauvetage**  
Les rampes de sauvetage se trouvent aux portes de sortie principales, permettant aux passagers d'atteindre le sol sans employer l'échelle de l'aéroport. Cette opération, en cas de besoin, ne sera effectuée que sous la surveillance de l'équipage.

**Emergency Landing Instructions**  
In the event of an emergency landing, the Captain will first of all announce: "Prepare for an emergency landing." In the event please keep calm and carry out the following instructions:  
1. Loosen neck wear, remove glasses, dentures and high-heeled shoes and empty pockets of sharp objects. Extinguish all cigarettes and do not use lighters or matches.  
2. Ensure your seat back is in the vertical position and fasten your seat belt.

**Instructions en cas d'atterrissage forcé**  
En cas d'atterrissage forcé, le Commandant annoncera tout d'abord: "Préparez-vous pour un atterrissage forcé." Dans ce cas, veuillez rester calme et suivre les instructions suivantes:  
1. Desserrez vos vêtements autour du cou, enlevez vos lunettes, dentiers et chaussures. A videz vos poches de tout objet pointu. Éteignez vos cigarettes et n'utilisez ni briquet ni allumettes.  
2. Vérifiez votre ceinture.

**Anweisungen für den Fall einer Notlandung**  
Wenn eine Notlandung bevorzugen können Sie zunächst die Durchsage des Kapitäns: "Prepare for an Emergency Landing." Befolgen Sie bitte Ruhe und verhalten Sie sich wie folgt:  
1. Um den Hals getragene Kleidungsstücke lösen, Augenklappen, Brillen und Schuhe mit hohen Absätzen ablegen und scharfe Gegenstände aus den Taschen nehmen. Zigaretten löschen, Feuerzeug und Streichhölzer nicht benutzen.  
2. Sicherheitsgurte richtig anlegen.

Please do not remove this card from aircraft.

**MEXJET ROLLS ROYCE**

**PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD**

**safety procedures**

**MEXICANA**

**TOBOGAN DE ESCAPE**

Los toboganes o "resbaladillas", de escape en este avión, se encuentran instalados de la siguiente manera:  
Frente a la puerta de entrada; en la puerta de salida de emergencia y en la puerta delantera de la tripulación. Estos toboganes fueron instalados con el objeto de que los pasajeros puedan salir deslizándose rápidamente del avión en caso de efectuarse un aterrizaje de emergencia. La tripulación ha sido debidamente adiestrada en su uso y sus instrucciones deberán seguirse sin vacilación.

**EMERGENCY EXIT CHUTES**

The chutes are installed in this plane in front of the main door, at the emergency exit doors and at the forward crew's door. These chutes were installed so that passengers may quickly abandon the ship by sliding in case of an emergency landing. The crew has been adequately trained to use these chutes and their instructions should be followed without hesitancy.

**MEXICANA**

## El Douglas DC-8

El 30 de mayo de 1958, día de la celebración de los caídos en la guerra en Estados Unidos, el DC-8 realizó su primer vuelo.

A pesar de que el Boeing 707 estaba hacía un año en el mercado, la salida del DC-8 fue igual de importante porque alentaba a las compañías aéreas a impulsar la tecnología del Jet.

El DC-8 era más grande que el Boeing 707 y tenía un mejor rango de combustible. Ambos modelos tenían muchas cualidades. Una de las más importantes es que fueron hechos para vuelos de larga distancia.

Si bien es cierto que el DC-8 y el Boeing 707 fueron descontinuados hace muchos años, los que quedaron, todavía están en funcionamiento en todo el mundo. Durante los años 40 después del primer vuelo del DC-8 294 de 556 modelos producidos entre 1958 y 1972 continúan en servicio con 50 operadores alrededor del mundo. Y hacen más de 270 horarios de viajes comerciales al día de y desde 140 ciudades en 58 países.

En cuanto al diseño de los instructivos de seguridad, el de los Boings y DC-8s fueron muy similares, exitosos y han servido al mundo de las aerolíneas por décadas.

Los manuales muestran una amplia variedad estética, los primeros instructivos tendían a ser complicados y no usaban ningún tipo de recurso pedagógico para representar una rutina segura.

La cuarta generación de máquinas DC-8 dispuesta para la aviación comercial tenía un buen record de velocidad, altitud, distancia y en su primera década de funcionamiento, tenía una avanzada aerodinámica y buenos conceptos estructurales.

El desarrollo de la serie del super 60 en 1965 con un incremento en el tamaño y eficiencia, demostraron la capacidad en el diseño del DC-8. El modelo super 61 y 62 podían llevar a 258 pasajeros.

PLEASE DO NOT TAKE THIS CARD FROM THE AIRPLANE

FOR FAVOR NO SE LLEVE ESTA TARJETA DEL AVION

# LANICA

## OVER-WATER FLIGHT PROCEDURES

**GETTING READY**

If you are given the order to "prepare for ditching", empty your pockets of all sharp objects. Take off your glasses, tie or high-heeled shoes.

**TO PUT ON YOUR LIFE VEST**

A life vest is provided under your seat. To put it on:

1. Slip it on over your head.
2. Fasten the rings on the waist strap ends to the rings on the bottom front of the vest; grasp the pull tabs on the waist strap ends and pull snug around your waist.
3. As you leave the airplane, inflate the life vest by pulling sharply on the two cords at the bottom.
4. If the vest becomes deflated later, depress mouthpiece and blow.

Your crew will show you the emergency exits. Do not leave your seat before the airplane has come to a stop. All you have to do is follow instructions carefully and keep calm.

**EMERGENCY LANDING ON WATER**

**A** After your life vest is on, put your seat forward in the upright position, and brace the seat belt.

**B** Lean forward, place your head on your knees.

**C** Wait for instructions before leaving the airplane and stepping into the life raft.

**D** Inflate your life vest only when you leave the airplane. A crew member will tell you when.

**E** Radio communications have already started receive.

**WINDOW EXITS**

1. Pull handle in.

2. Lift escape tray of opening.

3. Turn on side and throw out.

**Passenger Seat Cushions:**  
The cushion on which you are sitting is designed to slide your body out of the seat. At the time of an emergency landing, grasp the cushion at the rear, pull it forward and lean with you.

**How to use masks:** Take nearest mask first and put around eye. As mask is pulled from the compartment, a cord will be unrolled that allows the oxygen to flow.

**3. Filling of mask:** Remove oxygen tube and insert leg from inside mask. Push mask over nose and mouth. Hold mask in place with one hand. Grip the headband over your head. This will hold oxygen mask in proper position.

**4. Mask adjustment for comfort:** Do not touch the mask in position and pull gently on elastic headband with free hand. If too loose, pull back to adjust where headband catches. If too tight, pull forward out over eyes. Do not over-tighten in this way since strap may break cause discomfort.

**BRACING POSITION**

In the event of a ditching landing is anticipated you will be directed to assume the bracing position. Remain in this position until the aircraft comes to a complete stop.

**DOOR EXITS & ESCAPE SLIDES**

1. Life rafts out.
2. Push door out.
3. Open slide compartment door, slide will inflate.
4. Sit on slide.

**VENTANILLAS DE EMERGENCIA**

Las salidas de emergencia se muestran en la ilustración. Mantenga el control de emergencia cuando se encuentre en el asiento. Cuando se le indique salir, abra el panel de la ventana. Mantenga un pie sobre la manija y tire de la manija hacia arriba para abrir el escape. Mantenga un pie sobre la manija y tire de la manija hacia abajo para cerrar el escape.

**COMO USAR LAS MASCARILLAS DE OXIGENO**

Las mascarillas de oxígeno se encuentran en el compartimento de la cabina. Al tirar de la manija, se bajará el fondo del compartimento y el oxígeno fluirá.

**PUERTAS DE EMERGENCIA Y DESLIZADORES DE ESCAPE**

1. Levante la manija.
2. Empuje la puerta.
3. Tire del asa para inflar el deslizador.
4. Siente y distienda en el deslizador.

**VENTANILLAS DE EMERGENCIA**

Las ventanillas de emergencia se encuentran en la cabina. Al tirar de la manija, se bajará el fondo del compartimento y el oxígeno fluirá.

**COMO USAR LAS MASCARILLAS DE OXIGENO**

Las mascarillas de oxígeno se encuentran en el compartimento de la cabina. Al tirar de la manija, se bajará el fondo del compartimento y el oxígeno fluirá.

**POSTURA DE PROTECCION**

En caso de emergencia, se le indicará la postura de protección. Mantenga esta postura hasta que se indique lo contrario.

**NORMAS DE NE EN VUELOS SOBRE EL MAR**

**ESTE PREPARADO**

Si se le ordena prepararse para aterrizar, vacíe sus bolsillos de objetos puntiagudos, quítese las gafas y los zapatos. Límbese las uñas, si tiene las uñas cortadas.

**SU CHALECO SALVAVIDAS**

Hay un chaleco salvavidas debajo de su asiento para usarlo:

1. Deslímbese sobre la cabeza.
2. Enganche las anillas del cinturón en los conectores de la parte inferior del chaleco. Deslice el chaleco sobre los hombros y asegure las tiras de la cintura.
3. Al momento de abandonar el avión, tire del tirador tirando rápidamente de los dos cordones de la parte inferior.
4. Si el chaleco pierde aire, sople la boquilla y sople por ella.

Si inflación le mostrará las salidas de emergencia. Por favor no se mueva de su sitio. Lo único que va. Tiene que hacer es atender a estas instrucciones y mantenerse sereno.

PLEASE SEE OTHER SIDE FOR FAVOR, LEA EL REVERSO

# LANICA

## FLIGHT SAFETY INFORMATION CV-880

**LIFE RAFTS**

This aircraft carries a life raft with 25-man capacity and a life raft with 10-man capacity. Both will accommodate all passengers and crew members in the event of an emergency landing on water. In all instances, your flight crew will have and use the life rafts.

**LOCATION OF LIFE RAFTS AND EMERGENCY EXITS**

1. Clusters show position of life rafts.

2. Arrows show emergency exits.

**WINDOW EXITS**

1. Pull handle in.

2. Lift escape tray of opening.

3. Turn on side and throw out.

**Passenger Seat Cushions:**  
The cushion on which you are sitting is designed to slide your body out of the seat. At the time of an emergency landing, grasp the cushion at the rear, pull it forward and lean with you.

**How to use masks:** Take nearest mask first and put around eye. As mask is pulled from the compartment, a cord will be unrolled that allows the oxygen to flow.

**3. Filling of mask:** Remove oxygen tube and insert leg from inside mask. Push mask over nose and mouth. Hold mask in place with one hand. Grip the headband over your head. This will hold oxygen mask in proper position.

**4. Mask adjustment for comfort:** Do not touch the mask in position and pull gently on elastic headband with free hand. If too loose, pull back to adjust where headband catches. If too tight, pull forward out over eyes. Do not over-tighten in this way since strap may break cause discomfort.

**BRACING POSITION**

In the event of a ditching landing is anticipated you will be directed to assume the bracing position. Remain in this position until the aircraft comes to a complete stop.

**DOOR EXITS & ESCAPE SLIDES**

1. Life rafts out.
2. Push door out.
3. Open slide compartment door, slide will inflate.
4. Sit on slide.

**SALIDAS DE EMERGENCIA**

En la ilustración se muestran la ubicación de las salidas de emergencia cuando se encuentra en el asiento. Cuando se le indique salir, abra el panel de la ventana. Mantenga un pie sobre la manija y tire de la manija hacia arriba para abrir el escape. Mantenga un pie sobre la manija y tire de la manija hacia abajo para cerrar el escape.

**COMO USAR LAS MASCARILLAS DE OXIGENO**

Las mascarillas de oxígeno se encuentran en el compartimento de la cabina. Al tirar de la manija, se bajará el fondo del compartimento y el oxígeno fluirá.

**PUERTAS DE EMERGENCIA Y DESLIZADORES DE ESCAPE**

1. Levante la manija.
2. Empuje la puerta.
3. Tire del asa para inflar el deslizador.
4. Siente y distienda en el deslizador.

**VENTANILLAS DE EMERGENCIA**

Las ventanillas de emergencia se encuentran en la cabina. Al tirar de la manija, se bajará el fondo del compartimento y el oxígeno fluirá.

**COMO USAR LAS MASCARILLAS DE OXIGENO**

Las mascarillas de oxígeno se encuentran en el compartimento de la cabina. Al tirar de la manija, se bajará el fondo del compartimento y el oxígeno fluirá.

**POSTURA DE PROTECCION**

En caso de emergencia, se le indicará la postura de protección. Mantenga esta postura hasta que se indique lo contrario.

Please do not remove from aircraft

# 707 NIGERIA AIRWAYS

## safety instructions

**Oxygen**

1. Turn on oxygen.
2. Put oxygen mask over nose and mouth.
3. Breathe normally.

**Your lifejacket** do not inflate inside the aircraft

1. Put lifejacket on.
2. Fasten straps.
3. Inflate lifejacket.
4. Sit on lifejacket.
5. Brace for landing.

**Escape routes**

Door Window Door Window Door

Please do not remove from aircraft

## Emergency Exits

**Doors**

1. Pull handle in.
2. Lift escape tray of opening.
3. Turn on side and throw out.

**Windows**

1. Pull handle in.
2. Lift escape tray of opening.
3. Turn on side and throw out.

**Escape routes**

Door Window Door Window Door

## **El corvain 880**

**El éxito del Boing 707 y del Douglas DC-8 hizo que otras fábricas exploraran la tecnología del jet. Cuando se introdujo en 1960 el coronado –así fue como lo llamaron– fue la más rápida aeronave de ese tiempo. El problema fue que se dieron cuenta que mayor velocidad significaba mayor gasto de combustible.**

**La venta del aeroplano fue muy lenta y era muy costoso poder mantenerlos, no tenían la capacidad del Boing 707 o del DC-8 y además eran conocidos por tener deficiencias en lo que a combustible respecta.**

**El coronado rompió muchas marcas de velocidad que hasta ahora mantiene pero no tuvo un gran éxito comercial por lo que las aerolíneas decidieron discontinuar su servicio en 1974.**

**Uno de los últimos 880, fue el avión privado de Elvis Presley llamado Lisa Mary que se exhibe en Graceland, la casa de Elvis en Memphis Tennessee.**



## Próxima generación de jets

Desde principios de los años 60, se lograron muchos avances en la industria de las aeronaves y este proceso fue más ambicioso que nunca.

La industria se expandió fuertemente y repunto más que en todas las décadas anteriores.

Las personas que podían invertir cierta cantidad de dinero y tenían un tiempo libre, podían viajar confortablemente a los distintos destinos que ahora existían.

El Boeing 747 surcaba los cielos mientras que el ambicioso proyecto del Concorde seguía su rumbo en Francia e Inglaterra.

Para esta época, el Boeing 707 y el DC-8, ya eran aviones que volaban, y tenían el mismo tamaño que los de ahora, irónicamente es el Concorde el que quedó fuera de carrera en la actualidad más que nada por motivos ambientales. Se ha comprobado que es demasiado costoso y muy ineficiente en lo que se refiere al consumo de combustible, a pesar de tener una velocidad supersónica. Se ha comprobado que es demasiado ineficiente y poco funcional aunque era muy rápido para cruzar el Atlántico.

Es a partir de estos años que el avión empieza a ser considerado como el transporte natural para cubrir largas distancias. Dejando esto de lado la seguridad en el aire ha crecido muchísimo y las estadísticas demuestran que volar es una de las formas más seguras de viajar.

En cuanto a los instructivos de seguridad, empiezan a desarrollarse nuevos modelos, muchos más simples y más pedagógicos en cuanto a las enseñanzas en las medidas de seguridad.

Las excepciones a todo esto son los instructivos del hemisferio oriental, que siguen siendo hasta el día de hoy extremadamente complejos y difíciles de entender.



## El Concorde

El Concorde marco un hito en la historia de la aviación, y sus instructivos de seguridad no fueron menos importantes. Eran verdaderas piezas de arte, meticulosamente ilustradas, e impresas en un papel de alta calidad.

Pero los tiempos han cambiado y lo que en ese entonces era una novedad, ahora son algo común y corriente.

Durante la década de los 50, Francia y Inglaterra empezaron a trabajar en un proyecto, un aeroplano superior a los que existían en la época. A pesar que ambos países por separado habían construido sus propios jets, como el Caravelle y el Comet, se decidió unificar criterios para poder lograr una mejor aeronave, tanto en diseño como en tecnología.

La fabricación del Concorde tenía que concentrarse en la velocidad (alcanzó una velocidad supersónica) más que en el aumento de capacidad.

En 1962, oficiales de ambos lados, firmaron un acuerdo que estipulaba que Inglaterra y Francia deberían hacer iguales contribuciones en todos los aspectos del proyecto, deberían compartir a su vez los procedimientos de ventas.

La construcción de esta aeronave fue respaldada por cuatro compañías aéreas. The British Aircraft Corporation y Sud Aviation, serían las encargadas de construir el armazón. Mientras que los motores estaban a cargo de la Bristol Sidelay of Britain de Inglaterra y SNECMA de Francia.

Hubo muchas idas y vueltas, avances y retrocesos en el proyecto del Concorde hasta que a finales de 1967 estuvo listo el primer prototipo del avión. Desde ahí voló de París a New York siendo artistas de cine, hombres de negocios y estrellas de pop sus mayores clientes.

En la actualidad el Concorde fue reemplazado por el Airbus, un avión infinitamente superior a todos los que han existido.

La historia continua.

# БАЛКАН ИЛ18

## ИНСТРУКЦИЯ ЗА БЕЗОПАСТНОСТ

Моля, не изнасяйте инструкцията от самолета!



МЯСТО НА СПАСИТЕЛНАТА ЖИЛЕТКА  
LIFE JACKETS PLACES



ОБЛИЧАНЕ НА СПАСИТЕЛНА ЖИЛЕТКА  
PULL THE LIFE JACKET



ВРЪЗВАНЕ НА СПАСИТЕЛНАТА ЖИЛЕТКА  
PASS TAPES BACK WARDS, CROSS AND TIE IN FRONT

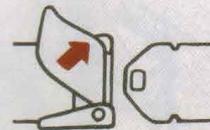


НАДУЙТЕ СЛЕД НАПУСНАНЕ НА САМОЛЕТА  
INFLATE OUTSIDE OF THE AIRCRAFT

Please do not take this card from the aircraft.

# BALKAN IL18

## SAFETY INSTRUCTIONS



ПОЗА ПРИ АВАРИЙНО КАЦАНЕ

EMERGENCY LANDING POSITION

## Folletos de instrucción ex comunistas

Los manuales de seguridad de los países ex comunistas, son usualmente muy artesanales y están generalmente erradas en muchas de sus indicaciones.

Estas deficiencias no las hacen menos fascinantes, ya que son símbolos de una cultura diferente.

La mayoría de las aeronaves de países comunistas en Europa eran copia de las máquinas de occidente. La más famosa es quizás la TUPOLEV TU-144, el primer aeroplano de pasajeros en volar apodado Concordski (en alusión al Concorde). El despegue de esta aeronave en diciembre de 1968 fue un gran triunfo para los soviéticos. Pero los problemas no tardaron en llegar. Luego de un gran accidente donde hubo 14 personas fallecidas muchos pensaron que el Concordski solo era un símbolo de la URSS, que tenía muchas fallas técnicas. Pronto descubrieron que la caída del avión se debió a la irresponsabilidad de un Mirage Francés que tenía como misión tomar fotografías del Concordski. Se cree que el piloto del Mirage hizo que el piloto del otro avión hiciera una maniobra temerosa lo que causó el rompimiento de un ala y el posterior choque del Concordski.

En diciembre de 1975 un TU-144 partió del aeropuerto de Moscú hacia Almaata en Kazakhanstan, a 3000 kilometros de distancia. Solo llevaba correspondencia y diferentes cargas. Pronto esa ruta fue descontinuada lo que trajo la debacle de la gran aeronave.





## Evolución de los folletos de seguridad

Uno de los problemas que se aprecian al analizar esta clase de documentos, en el plano gráfico, es la manera poco profesional de realizarlos, heredada de una antigua tradición que apenas podemos decir que ha evolucionado. Haré referencia a la entrevista realizada por J. P. Leguere al patrón de “servicio al pasajero” de Air France, responsable de todo lo que se dispone en cabina en los aviones de la compañía: “en principio, estos folletos se realizaban en la propia casa, en general por delineantes, cuando disponían de tiempo. Los dibujos eran bastante mediocres —reconoce el patrón— y los colores muy pobres. Después se decidió encargar este trabajo a un estudio gráfico externo a la compañía, cuya colaboración duró algunos años. Los folletos mejoraron en calidad, la compaginación era más rigurosa, los colores mejor elegidos y las figuras seguían más o menos la moda, lo cual confería actualidad a los documentos.

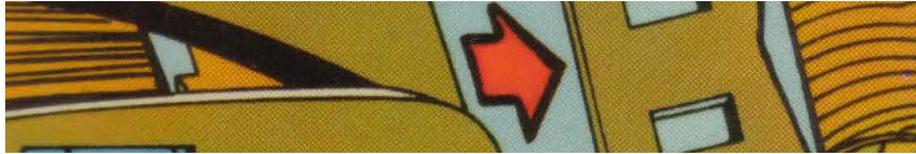
Después de un tiempo, Air France dejó de encargarlos fuera y actualmente se realizan de nuevo por personas de la casa. Los folletos son cada vez más normalizados y son utilizados para todos los aparatos de la compañía: Boing, Caravelle; Airbus o Concorde, donde los pasajeros encuentran el mismo folleto.

Por lo que podemos comprobar en las ilustraciones, no se puede decir que actualmente esta clase de documentos muestren ni una calidad didáctica suficiente, ni una buena estrategia gráfica ni textual. Es decir, que los resultados didácticos de esta clase de mensajes, comparativamente con otros campos

del diseño gráfico, como el packaging, la edición y la publicidad, por ejemplo, no demuestran en realidad progresos razonables en el momento presente.

Un sobrevuelo retrospectivo sobre esta clase de instrucciones de seguridad nos lleva hasta sus antepasados: los “modos de empleo que se distribuían a bordo de los aparatos de hélice, y estaban enteramente repletos de texto en cinco idiomas (francés, alemán, inglés, español, italiano o portugués), y se insistía sobre los incidentes de vuelo, todavía frecuentes en aquella época. En los inicios de los años 60, la puesta en servicio de los aparatos a reacción modificó completamente la vida a bordo y las reglas para la seguridad se adaptaron a estos cambios: el vuelo en altitudes mucho mayores en una atmósfera presurizada determinó el uso de máscaras de oxígeno; los riesgos de accidentes se reducen y los siniestros en vuelo son más raros; la velocidad evoluciona progresivamente, tanto la de los aviones como la de la evacuación (teóricamente en 90 segundos).

Pero las primeras imágenes no aparecieron en esta clase de folletos hasta 1963, si bien eran fotografías bastantes deficientes. Con la expansión de los servicios comerciales y un gran crecimiento de los pasajeros, los años 70 trajeron las ilustraciones dibujadas, más precisas, más limpias, más expresivas, gracias a la abstracción propia del dibujo, que opera una selección de las partes importantes de la imagen, y por una depuración de las partes inútiles que introducen confusión al mensaje. Los textos se van reduciendo progresivamente con la voluntad de una universalidad que es propia de las imágenes. Otro impulso comercial registrado a partir de 1975 fue cuando los japoneses y los árabes consiguieron un espacio donde incluir sus textos en sus lenguas respectivas.



## Problemática que surge con los instructivos de seguridad aéreos

El problema de la mayoría de los instructivos de seguridad para vuelos comerciales, se presenta respecto de la pobreza de diseño que existe en los distintos instructivos que están en el circuito. No se presta la debida atención a un elemento tan importante como lo es dicho material. Al respecto, hay mucha confusión por el uso de distintos tipos de señalética dentro de un mismo instructivo. Los colores usados muchas veces no son los correctos. Hay ornamentaciones innecesarias que lo único que hacen es recargar y dificultar la comprensión del instructivo. Además, muchas veces los textos utilizados no son los adecuados, y ni hablar de, en algunos casos las pésimas traducciones utilizadas.





## Análisis de distintos instructivos de seguridad

A fin de recortar el tema, se tomaron ocho folletos de diferentes aerolíneas de distintas partes del mundo. Todo esto para demostrar que el mal diseño de los folletos no es un problema particular si no generalizado.

Los instructivos de seguridad que se tomaron en cuenta son recopilaciones de diferentes viajes realizados tanto por familiares como amigos. Así se logró tener una opción variada.

Los folletos analizados son de las siguientes aerolíneas:

- KLM de Países Bajos
- SOUTHERN WINDS de Argentina
- VARIG de Brasil
- AEROLINEAS ARGENTINAS de Argentina
- OLYMPIC de Grecia
- TAM de Brasil
- LAN de Chile
- AMERICAN AIRLINES de Estados Unidos

Siguiendo la forma de análisis que presenta Joan Costa

en el capítulo referido a los ítems principales en los folletos de instrucciones sobre seguridad aérea, se realizó la tabla donde se relacionan doce puntos.

—El número de páginas que poseen los folletos analizados.

—El número de idiomas utilizados (algunas compañías reducen al mínimo la cantidad de texto, e incluso lo suprimen).

—La presencia de elementos textuales que intentan tranquilizar (lo cual no quiere decir que el aspecto visual del folleto en su conjunto sea relajante, aunque el texto lo pretenda).

—La indicación del tiempo disponible para ciertas operaciones de seguridad.

—La clase de ilustraciones (que siempre son dibujos impersonales, en algunos casos muy estereotipados).

—Los personajes representados (en su mayoría mujeres).

—El tratamiento del color.

—Las indicaciones relativas al uso del propio folleto en tanto que “objeto”.

—El carácter comunicativo de conjunto (que se puede evaluar por el método de oposiciones de Osgood: cálido – frío, claro – confuso, sencillo – complicado).

—La percepción gestáltica (o no) es decir, jerarquizada, ordenada, de los elementos gráficos.

—La cantidad de información contenida en el folleto (la cantidad no significa necesariamente calidad ni tampoco utilidad de la información).

—La inteligibilidad global (que puede ser buena, pero quedar anulada, la información es insuficiente o poco implicante).

Citando nuevamente a Costa, “el ideal de la funcionalidad de esta clase de folletos consistiría en un perfecto trabajo gráfico para cada elemento y cada secuencia, una perfecta jerarquización de cada conjunto informativo, así como un buen equilibrio y complementariedad entre los ítems, a los que habría que incluir otros más, como por ejemplo, la normalización, tanto de los contenidos icónicos como los textuales, así como el formato, la manejabilidad del folleto y la resistencia al uso”.

**KLM SAFETY ON BOARD MD - 11**

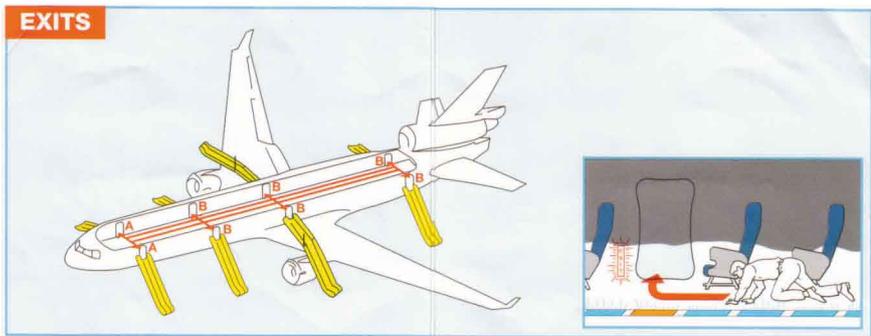
<b>FASTEN SEAT BELT</b> 	<b>NO SMOKING</b> 	<b>NEVER SMOKE IN LAVATORY</b>  <small>VIOLATION WILL CONSTITUTE AN OFFENSE UNDER CIVIL AND AIR TOILET IS EQUIPPED WITH SMOKE DETECTOR</small>
<b>NEVER USE</b> 	<b>NEVER USE</b> 	<b>NEVER USE</b>  <b>STAND-BY MODE OFF</b>
<b>BEFORE TAKE-OFF AND LANDING</b> 	<b>BRACE FOR IMPACT</b> 	
<b>OXYGEN</b> 	<b>OXYGEN</b> 	

ART. SPLOS 95 JAN1998

**KLM SAFETY ON BOARD MD - 11**

**LIFE VEST**

<b>1 ECONOMY-CLASS</b> 	<b>2 BUSINESS-CLASS</b> 
<b>3</b> 	<b>4</b> 
<b>5</b> 	<b>6</b> 



**EXIT A**

<b>1</b> 	<b>2</b> 
<b>3</b> 	

**EXIT B**

<b>1</b> 	<b>2</b> 
<b>3</b> 	

PLEASE DO NOT REMOVE FROM AIRCRAFT

## **KLM** **ROYAL DUTCH AIRLINES**

KLM es el acrónimo de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (usualmente llamada Royal Dutch Airlines, literalmente del neerlandés Compañía Real de Aviación).

Aerolínea de Países Bajos con sede central en el aeropuerto de Schiphol, cerca de la ciudad de Ámsterdam.

KLM cubre rutas en Asia, Europa, África y América del Norte, del Centro y del Sur.

La aerolínea, no tiene en sus folletos ningún tipo de jerarquización. En las imágenes podemos visualizar que: luego de abrocharse el cinturón de seguridad, no fumar, no fumar en el baño y no usar ¿antenas?, se pasa inmediatamente a como es la posición que debemos tomar para el impacto, es decir, pasamos de lo que hay que hacer y no hacer durante un vuelo normal a lo que debemos hacer en caso de una emergencia pero sin ningún paso intermedio.

En cuanto al ícono de *never smoke in lavatory*, es el más complejo (por la cantidad de texto que posee) y al mismo tiempo es el más innecesario ya que se cuenta con el ícono de no fumar que abarca todos los ámbitos dentro del avión.

En las páginas interiores está la forma de cómo hay que salir tanto por la salida A como por la salida B, el problema es que se repiten las imágenes (a nos ser por la palanca que abre la puerta) y casi no hay ninguna diferencia entre ellas.

El instructivo prácticamente carece de textos y los que tiene se encuentran en inglés.

# SOUTHERN WINDS

Southern Winds o simplemente SW fue una aerolínea de origen argentino con base inicialmente en el Aeropuerto Internacional de Córdoba, teniendo posteriormente una segunda base en el Aeropuerto Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires.

Si bien es cierto, la aerolínea no está más en el mercado comercial, se tuvo en cuenta este folleto, tiene algunos puntos interesantes para analizar. Southern Winds presenta el folleto más extenso de todos los que se van a ver en este trabajo. Presenta muchas imágenes y mucho texto también. Cada ícono está explicado en tres idiomas y todas las imágenes tienen mucho espacio por la amplitud del formato. Contiene toda la información y más, sólo que lo que se busca normalmente en este tipo de casos, es compactar la información de manera tal que se pueda tener un formato de solo dos caras y que la mayor cantidad de operaciones esté representada mediante íconos que puedan ser reconocidos por la mayor cantidad de gente. Evidentemente a este folleto le sobran muchos elementos que lo que hace es que se vuelva tedioso y aburrido de seguir.

### Despegue - Aterrizaje

Take off - Landing  
Decolagem - Pouso

Equipaje de mano / Precaución al abrir la baulera  
Hand luggage / Caution when opening overhead bin  
Dê bagagem / Precaução ao abrir caixa em cima

### Durante el vuelo

During the flight  
Durante o voo

Si permanece sentado mantenga el cinturón de seguridad ajustado.  
If you remain seated, keep fastened your seat belt.  
Se você permanece sentado, mantenha firmado seu cinto de segurança.

### Máscara de oxígeno

Oxygen mask  
Máscara de oxigênio

Uso de oxígeno en caso de despresurización del avión. Permanezca sentado.  
Oxygen utilization in case of unpressurized flight.  
Please remain seated.  
A utilização de oxigênio em caso de voo não pressurizado.  
Por favor permaneça assentado.

### PROHIBIDO FUMAR

NO SMOKING  
NENHUM FUMAGEM

SI USTED ESTA SENTADO CERCA DE UNA SALIDA DE EMERGENCIA

En caso de operar esta salida, usted debe cumplir con lo siguiente:

- Sentarse aplo para abrir la salida reconociendo los mecanismos de operación.
- Evaluar la situación actual, accionar con seguridad la salida de emergencia y remover obstrucciones.
- Ver instrucciones en esta cartilla y en las salidas de emergencia.

No deben sentarse cerca de la salida:

- Menores de 15 años.
- Portadores de deficiencias.
- Pasajeros con poca movilidad, fuerza o destreza para operar la salida y asistir a los demás pasajeros para abandonar el avión.
- Si tiene alguna persona a cargo, por ejemplo un niño.

En caso de no entender estas instrucciones, no sentirse aplo o no desear participar, contáctese con la tripulación de cabina.

IF YOU ARE SEATED NEAR AN EMERGENCY EXIT!

In order to operate this emergency exit you must:

- Feel confident to manipulate the emergency exit and its operating mechanisms.
- Evaluate the actual conditions, open safely the exit and remove obstructions.
- Further information can be found on this card and at the emergency exits.

You should not sit near this exit if:

- You are less than 15 years of age.
- You are handicapped in any form.
- You lack sufficient mobility, strength or dexterity to specifically operate the exit and assist others in getting off the plane.
- You have a responsibility such as to a small child.

If you do not understand these instructions or do not feel comfortable and wish not to participate, please contact a flight attendant.

### Restricciones al Uso de Equipos Electrónicos

Restrições ao Uso de Equipos Eletrônicos  
Restrições ao uso de artigos eletrônicos

NO USE ELECTRONIC DEVICES NEAR EMERGENCY EXITS

Equipos Electrónicos NO TRANSMISORES durante DESPEQUE Y ATERRIZAJE.  
Equipos Eletrônicos NÃO TRANSMISORES durante DECOLAGEM E ATERRIZAGEM.  
Equipos Eletrônicos NÃO TRANSMISORES durante DECOLAGEM E ATERRIZAGEM.

Computadores personales, cámaras y reproductores de vídeo, walkmans, calculadoras electrónicas, agendas digitales, dispositivos electrónicos, cámaras fotográficas con flash.

Receptores de mensajes, teléfonos celulares, reproductores de CD y DAT, juegos electrónicos, impresoras, discos duros externos, CD ROM, transmisor-receptores de radio FM, GPS, artefactos de control remoto, TV portátiles.

Receptores de mensagens, telefones celulares, reproductores de CD e DAT, jogos eletrônicos, impressoras, discos duros externos, CD ROM, transmissor-receptores de rádio FM e GPS, control remoto, TV portátil.

### SEGURIDAD del PASAJERO

Passenger Safety  
Segurança do passageiro

PRECAUCIÓN: si usted está sentado en un asiento próximo a una salida de emergencia y no entiende las indicaciones de la tripulación o la información en esta tarjeta, por favor póngase en contacto con alguien de la tripulación de cabina.

PRECAUTION: If you are seated in an emergency exit row and do not understand crew instructions or the information on this card, please contact a flight attendant.

PRECAUÇÃO: se você está se sentando numa fila de saída de emergência e não entendeu instruções de tripulação ou as indicações neste cartão, por favor contate um dos comissários.

Boeing 737  
200 ADV

### Para su seguridad

For your safety  
Para sua segurança

**SALIDA**

Baúl de equipaje  
Oxygen  
Bolsa de oxígeno  
Bolsa de oxígeno portátil a bordo  
Oxygen mask  
Equipaje de mano  
Despegue  
Aterrizaje

Posiciones de impacto  
Brace positions  
Posições de impacto

Iluminación de emergencia  
Emergency lighting  
Iluminação de emergência

Antes de abrir una salida de emergencia verifique posibles peligros.  
Before opening an emergency exit check for possible dangers.  
Antes de abrir uma saída verifique possíveis perigos.

Humo  
Smoke  
Fumaça

Fuego  
Fire  
Fogo

Rostros  
Debris  
Escória

POR FAVOR, NO RETIRE ESTA TARJETA DEL AVION  
PLEASE DO NOT REMOVE THIS CARD FROM THE AIRCRAFT  
POR FAVOR, NÃO REMOVA ISTO CARTÃO DA AERONAVE

### Aterrizaje de emergencia / Evacuación

Emergency landing / Evacuation  
Pouso de emergência / Evacuação

Evacuación en tierra  
Evacuation on land  
Evacuação em terra

**SALIDA** Salidas de emergencia  
Emergency exits  
Saídas de emergência

Puerta de emergencia  
Emergency door  
Porta de emergência

Ventana de emergencia  
Emergency window  
Janela de emergência

### Amerizaje

Ditching  
Pouso de emergência na água

Evacuación en agua (No abrir salidas)  
Evacuation on water (Do not open exits)  
Evacuação em água (Não abra saídas)

Chaleco salvavidas  
Life Vest  
Colete de vida

Uso del asiento flotante  
Use of floating cushion  
Uso de assentos flutuantes

Salvavidas para chicos  
Children's life vest  
Colete de vida de crianças

Los niños deben inflar sus salvavidas dentro del avión.  
Children must inflate their life-vest inside the aircraft.

fuera del avión, inflar el salvavidas completamente.  
Outside the aircraft, inflate the life vest completely.

botado manual. Luz  
Manual inflated. Light

## SAÍDAS DE EMERGÊNCIA / EMERGENCY EXITS

APÓS A PARADA TOTAL DA AERONAVE SIGA AS INSTRUÇÕES DE EVACUAÇÃO DOS TRIPULANTES / EVACUATE ON INSTRUCTIONS FROM THE CREW AFTER THE AIRCRAFT STOPS COMPLETELY

**Caso seja necessário operar essa saída você deve:**

- sentir-se apto a abrir a saída reconhecendo os mecanismos de operação (vide instruções neste cartão e na saída de emergência).
- avaliar as condições e abrir a saída com segurança, desobstruindo a passagem dos demais.

**Não devem sentar próximos a saída:**

- menores de 15 anos
- portadores de deficiências
- passageiros com pouca mobilidade, força e destreza para operar a saída e ajudar os demais.

**Atenção:**  
 Caso não se sinta apto, não queira efetuar ou tenha dúvidas para realizar os procedimentos acima, contate um dos comissários.

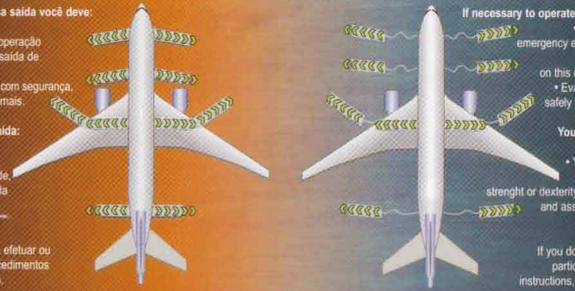
**If necessary to operate this emergency exit you must:**

- Feel confident to manipulate the emergency exit and its operating mechanisms (further information can be found on this card and at the emergency exits).
- Evaluate the actual conditions, open safely the exit and remove obstructions.

**You should not sit near this exit if:**

- You are less than 15 years old.
- You are handicapped in any form.
- You lack sufficient mobility, strength or dexterity to expeditiously operate the exit and assist others in getting off the plane.

**Attention:**  
 If you don't feel comfortable, don't want to participate or do not understand these instructions, please contact a flight attendant.



**INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA**



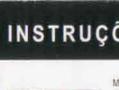
**SAFETY INSTRUCTIONS**



## ARTIGOS ELETRÔNICOS PROIBIDOS / ELECTRONIC DEVICES NOT TO BE USED

EM TODAS AS FASES DO VÔO	 PAGER	 TELEFONE CELULAR	 TOCA DISCO CD	 JOGOS ELETRÔNICOS	 RADIO AM / FM E GPS	 MICROFONE SEM FIO	 TV PORTÁTIL	DURING ALL THE FLIGHT
DECOLAGEM E POUSO	 PAGER LAPTOP E NOTEBOOK	 CÂMERA DE VÍDEO	 GRAVADOR DE FITA	 CALCULADORA	 AM / FM RADIO AND GPS AGENDA ELETRÔNICA	 WIRELESS MICROPHONE P.D.A.	 PORTABLE TV BARBEADOR ELETRICO	TAKE-OFF AND LANDING

## INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA / SAFETY INSTRUCTIONS

DECOLAGEM E POUSO	 MÁSCARA DE OXIGÊNIO	 POSIÇÕES DE IMPACTO	 LUZES DE EMERGÊNCIA	 PORTAS	TAKE-OFF AND LANDING
MONITORIAMENTO	 COLETE SALVA-VIDAS	 ESCORREGADEIRAS			

Vôos transoceânicos: • coletes salva-vidas em toda aeronave • escorregadeiras-barco  
 Transoceanic flights: • all seats equipped with life-vests • slide-rafts

# **VARIG**

## **Viação Aérea Rio Grandense**

**VARIG (medio de transporte aéreo de Río Grande) es una aerolínea con base en Río de Janeiro y Sao Paulo, Brasil. Es la línea aérea internacional más antigua del país, con vuelos internacionales a 20 destinos, en 17 países de dos continentes: América (Sudamérica y Norte América) y Europa, así como a 52 ciudades en Brasil.**

**La aerolínea nos presenta un folleto de seguridad con colores tenues y apagados, es decir, se diría que la falta de fuerza e intención para poder llamar la atención de las personas como se pretende en este tipo de instructivo. El título "instrucciones de emergencia" es presentado en tipografía calada en blanco sobre fondo negro, lo cual no llama la atención que se necesita. Desorden, algunas imágenes acompañadas de palabras, otras no. Todo se compactó, por el hecho de que el formato utilizado es muy pequeño.**

**Las flechas que indican las salidas de emergencia son de color verde, el problema es que si lo que se quiere destacar es el pase como en los semáforos, la intensidad de tono utilizado es incorrecto, esta tonalidad de verde no tiene la fuerza suficiente para connotar ese tipo de situación.**

# AEROLINEAS ARGENTINAS

Aerolíneas Argentinas es la mayor línea aérea de la república Argentina, tanto en vuelos internacionales como de cabotaje. Además es la aerolínea de bandera argentina, que realiza el 83,9% de los vuelos de cabotaje y el 40% de los internacionales que salen del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, ubicado en la ciudad bonaerense de Ezeiza.

Cabe destacar que este folleto presenta unas imágenes bastante modernas, es decir, mucho más realistas, lo que facilita el entendimiento de muchas operaciones. En la era del video juego, estas imágenes son mejor comprendidas por el público adolescente y juvenil.

El formato utilizado es correcto, pero hay demasiada información, lo que causa en el lector un natural cansancio en la vista.

Hay secciones (delimitadas por una línea) y los fondos en color blanco ayudan a la mejor comprensión.

No hay ningún texto o palabra que acompañe la imagen, o sea que si desde un principio no se sabe de que se trata cada ícono, no se va a entender en que momentos hay que hacer cada cosa.

Desde el punto de vista cromático, recordemos que el fondo color verde indica normalidad. El fondo en color rojo indica emergencia.

**PARA SU SEGURIDAD**  
**FOR YOUR SAFETY**  
 MD SERIE 80

**AEROLINEAS ARGENTINAS** ➤ **AUSTRAL**

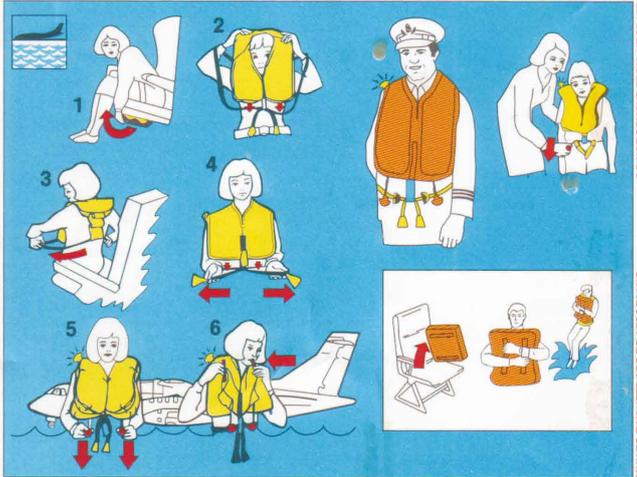
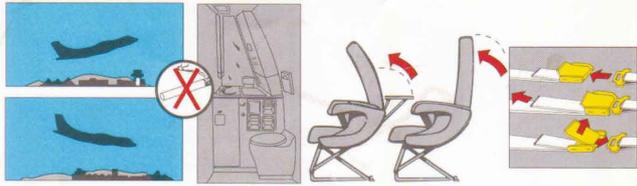
**SALIDA EXIT C**

**ARGENTINA**

1 2 3 4 5  
 6 7 8 9

No retirar del avión / Please do not remove from aircraft

**OLYMPIC AVIATION** **ATR 42** SAFETY ON BOARD  
**ATR 72** LA SECURITE A BORD  
 SICUREZZA A BORDO  
 SICHERHEIT AN BORD  
**ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ** من اجل سلامتك



**ΕΞΟΔΟΙ EXITS**

ΣΤΑΣΗ ΠΡΟΕΤΑΞΙΑΣ BRACE POSITION

<b>A</b>				
<b>B</b>				
<b>C</b>				

ΕΣΤΙ ΓΡΑΦΗΚΟ ΑΕΤΙ-ΧΑΡΤΙ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥΝΟΣ Α.Ε. ΕΣΤΙ ΓΡΑΦΗΚΟ ΑΕΤΙ-ΧΑΡΤΙ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥΝΟΣ Α.Ε.

# OLYMPIC

**Olympic Airlines (en griego: Ολυμπιακ ε Αερογραμμ ε – OA) es la compañía aérea nacional griega. Fue creada en 1957. Su base está en el Aeropuerto Internacional Eleftherios Venizelos de Atenas.**

**Olympic Airlines funciona con una red de 13 destinos intercontinentales, 28 europeos y 36 domésticos.**

**Esta aerolínea nos presenta una cartilla de seguridad donde los elementos están desordenados y las imágenes se encuentran al parecer puestas al azar.**

**El fondo color turquesa no ayuda en nada a la correcta comprensión de las medidas de seguridad a tomar en caso de emergencia.**

**Los colores utilizados son impropios y no hay ningún tipo de iconografía (el único, prohibido fumar).**

**Falta contextualizar las acciones que muestran las ilustraciones.**

# **TAM**

## **Transportes Aéreos Marília**

TAM Airlines es una aerolínea de origen brasileño que tiene servicios de transporte de pasajeros por Sudamérica y Europa.

Si bien es cierto el formato de esta cartilla es el correcto, hay información innecesaria o compleja como por ejemplo en la parte inferior derecha donde hay tres imágenes, si no fuera por el texto que acompaña, nunca podríamos saber que la tercera imagen nos habla de una obstrucción, por otro lado hay en el folleto espacios en blanco que se podrían utilizar para desaturar otras escenas.

El folleto se encuentra seccionado, lo que está bien para facilitar el entendimiento, pero no es necesario que en cada sección aparezca por ejemplo, el ícono de no fumar. Los mismos íconos se repiten una y otra vez cuando queda claro que son prohibiciones en caso de cualquier emergencia.

En cuanto a los íconos utilizados para resaltar la prohibición de aparatos electrónicos. estos no tienen ningún tipo de similitud con los íconos utilizados anteriormente, esto nos remite al hecho de que hay que buscar la normalización de datos, secuencias, indicaciones y el discurso en sí.

# A320 INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Safety Instructions • Consignes de Sécurité • Instrucciones de Seguridad



**POUSO E DECOLAGEM** Take off and Landing • Atterrissage et Décollage • Despegue y Aterrizaje

A320



**OXIGÊNIO** Oxigen • Oxygène • Oxígeno



**POSIÇÃO DE IMPACTO** Position of Impact • Position d'Impact • Posición del Impacto

A320



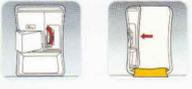
**SINAIS LUMINOSOS** Fumaça • Smoke • Fogo • Fire

Escape Path Marking Lights  
Signalization Lumineuse au Sol Indiquant les Issues de Secours  
Señales Luminosas Indicadoras de La Salida



**SAÍDAS DE EMERGÊNCIA** Emergency Exits • Sorties de Secours • Salidas de Emergencia

Saídas 1 e 3



Saídas 2



- NÃO ABRIR PORTAS DO AVIÃO SE HOUVER FUMAÇA, FOGO OU OBSTÁCULO DO LADO EXTERNO.
- In case of outside smoke, fire or obstruction, do not open doors or windows.
- Ne pas ouvrir portes et/ou fenêtres en cas de fumée, feu ou obstruction.
- No abra las puertas o ventanas si hay humo, fuego o obstrucción.

FAVOR NÃO REMOVER DO AVIÃO • Please do not remove from aircraft • A ne pas retirer de l'avion • Por favor déjelo en el avión

## PROCEDIMENTO DE EMERGÊNCIA NA ÁGUA

Emergency Procedure in the Water • Procédure d'Urgence dans l'Eau • Procedimiento de Emergencia en el Agua

ASSENTOS FLUTUANTES  
Floating cushions  
Sièges flottants  
Asientos flotantes

Saídas 1 e 3



Saídas 2




## PROCEDIMENTO DE EMERGÊNCIA EM TERRA

Emergency Procedure on the Ground • Procédure d'Urgence au Sol • Procedimiento de Emergencia en Tierra

Saídas 1 e 3



Saídas 2



• OBS.: AO SAIR DO AVIÃO SE DISTANCIE PELA MENOS 300m

• NOTE: After exiting the aircraft, maintain a distance from it of at least 300m

• OBS.: En sortant de l'avion, gardez une distance d'au minimum 300 mètres de celui-ci

• OBS.: Al salir del avión aléjese por lo menos unos 300 metros

SÓ USE APARELHOS ELETRÔNICOS QUANDO AUTORIZADOS.  
Electronic devices should only be used when authorized.  
Avant d'utiliser tout appareil électronique, veuillez en demander l'autorisation.  
Soloamente utilizar aparatos electrónicos cuando sea permitido.

• FUMAR A BORDO É CONSIDERADO VIOLAÇÃO DAS LEIS BRASILEIRAS, SOB PENA DE MULTA, DECRETO Nº 2010, DE 07/09/06, QUE REGULAMENTA A LEI Nº 1024, DE 13/07/02.

Smoking on board is considered a violation of Brazilian laws subject to fine.  
Fumer à bord est interdit par les lois brésiliennes l'infraction vous expose à une amende.  
Fumar a bordo es considerado una violación de leyes brasileñas bajo pena de multa.

Who should remain seated in the cabin: Minors of 12 years, passengers of the handicapped, passengers with severe mobility, force or inability to get up or walk or other reasons, passengers who are concerned with their cards or tickets. • The following passengers are not allowed to seat in the emergency exit row: Children under 12, passenger with disabilities or disabled movement, passenger who are unable to help others, passenger who do not clearly understand the instruction form.

EM CASO DE DÚVIDA CONSULTE UM DOS COMISSÁRIOS. • If you have any questions, consult the cabin personnel.

# A-320

TOBOGAN / SLIDE

## Seguridad a bordo Safety on board

Si usted está sentado en una fila de salida de emergencia y no entiende las indicaciones de la Tripulación o la información de esta tarjeta, y/o no tiene capacidad visual o auditiva suficiente, por favor póngase en contacto con la Tripulación de Cabina para ser reubicado.

Quando usted está sentado en una fila de salida de emergencia, deberá poder abrirse en caso de emergencia, y asistir a los demás pasajeros en abandonar el avión si un tripulante no está disponible para hacerlo. Por ello, la autoridad aeronáutica requiere que los pasajeros sentados en filas de salida de emergencia deban cumplir con lo siguiente:

- El pasajero debe tener como mínimo 15 años de edad.
- El pasajero debe contar con suficiente movilidad, fuerza y destreza para poder remover obstrucciones, manipular las salidas de emergencia y salir de forma expedita asistiendo a otros pasajeros.
- El pasajero no debe tener limitaciones aparentes que puedan impedirle ejercer las funciones arriba mencionadas, causarles daño o tener alguna responsabilidad con un acompañante como por ejemplo, con un niño pequeño, o un discapacitado sentado en otra fila.
- El pasajero debe estar dispuesto a ejecutar estas funciones.

If you are seated in a designated emergency exit row and do not understand the cabin crew instructions or the information on this card, and/or you have trouble seeing or hearing, please contact a cabin crew representative to be moved to another seat.

All passengers seated in a designated emergency exit row should be able to open the emergency exit door in case of an emergency and assist other passengers in evacuating the airplane in the event that a cabin crew representative is not available to do it. As a result, it is required by aviation authority that all passengers seated in a designated emergency exit row must meet the following requirements:

- The passenger must be 15 years or older.
- The passenger should be able to remove any potential obstructions, open and handle the emergency exit door and assist other passengers in evacuating the airplane.
- The passenger should not have any apparent limitations that would prevent him/her from performing the above mentioned responsibilities or would cause injury to him/her (i.e. caring for a small child or disabled companion seated in another row).
- The passenger should be willing to carry out these tasks.

**LAN**

POR FAVOR NO REMOVER ESTA TARJETA DE SEGURIDAD DEL AVIÓN  
PLEASE DO NOT REMOVE THIS SAFETY CARD FROM THE AIRCRAFT

### Simbología | Symbols

### AIRBUS-A320

**LAN**

# LAN

Es una aerolínea de origen chileno que en la actualidad opera un grupo de compañías aéreas con sociedades en Chile, Argentina, Perú y Ecuador. Sus destinos de vuelo son Latinoamérica, Norteamérica, México, el Caribe, Oceanía y Europa. Desde 2000 es miembro activo de la alianza Oneworld y tiene varios acuerdos con otras aerolíneas, lo que le permite cubrir una gran cantidad de destinos en el mundo.

El mayor problema que tiene este folleto de instrucción es que toda la información está aglomerada en la zona central de la página. Teniendo espacio se debió haber distribuido de una mejor manera.

Al tomar el folleto uno se encuentra con una portada compuesta por un texto muy extenso para este tipo de manual. Brevidad es una de las mayores cualidades que debe tener este tipo de trabajo.

Definitivamente existe una mala distribución de los elementos que conforman este folleto, por eso se recurre a la repetición innecesaria.

# AMERICAN AIRLINES

American Airlines es una aerolínea internacional de los Estados Unidos. Sus oficinas principales están en Fort Worth, Texas. Es la aerolínea internacional más grande del mundo en función del número de pasajeros transportados y del tamaño de su flota.

American Airlines es también conocida por las siglas AA. Opera vuelos comerciales en el interior de los Estados Unidos, así como hacia Canadá, América del Sur, Caribe, Europa, Japón, China, India y Arabia.

American Airlines nos presenta un folleto de instrucción tipo tríptico, muy extenso, que tiene imágenes fotográficas (dentro de los folletos analizados, es el que presenta mayor realismo).

El uso de colores es excesivo, se utilizan hasta dentro de los íconos para conformar el fondo.

Si bien es cierto las instrucciones están en inglés, en la parte de atrás hay un título que dice "Important safety information" toda esa página está compuesta de textos en cinco idiomas, lo hace que se vea como una mancha tipográfica incomprensible.

THIS IS A NON-SMOKING FLIGHT  
IT IS A FEDERAL REQUIREMENT TO COMPLY WITH ALL INSTRUCTIONAL  
SIGNS, PLACARDS AND CREW MEMBER INSTRUCTIONS

08/04  
REVISION

08/04  
REVISION

# 737 Important Safety Information

## STAY SEATED, BUCKLED & SAFE!

**During take off, landing and surface travel**

**Emergency Lighting System**

**Emergency Brace Positions**

**Oxygen**

**Seat Cushion Flotation - First Class and Main Cabin**

**ATTENTION: IF YOU ARE SEATED IN AN EXIT SEAT AND CANNOT UNDERSTAND CREW COMMANDS OR THE INFORMATION ON THIS CARD, PLEASE CONTACT A FLIGHT ATTENDANT!**

**ATTENTION: SI VOUS ÊTES ASSIS DANS UN SIÈGE DE SECOURS ET NE COMPRENEZ PAS LES INSTRUCTIONS DE DÉBARRICADE OU LES INFORMATIONS QUI SE TROUVENT SUR CE FORMULAIRE, VOUS ÊTES PRIÉS DE BRON-VOUS-ADRESSER IMMÉDIATEMENT À UN ÉQUIVÈRE À BORD.**

**ADVERTUNG: FALS SICH EIN SITZ IN EINER RETTE ANORDNUNG AUSGEWÄHLT BEFINDET, UND SICH SCHWÄCHEREN HÄNDEN, DIE ANWEISUNGEN DER BESATZUNG ODER DIE INFORMATIONEN AUF DIESEM KARTEN NICHT VERSTEHEN, SICH ZUM SICHERHEIT MIT EINEM FLUGBESATZMITGLIEDER IN VERBUNDUNG.**

**ATENCIÓN: SI LISTO ESTÁ SENTADO EN UNA FILA DE SALIDA Y NO ENTENDE LAS INSTRUCCIONES DE LA TRIPLUJACION O LA INFORMACION EN ESTA TARJETA, POR FAVOR PONGASE EN CONTACTO CON ALGUIEN DE LA TRIPLUJACION DE SERVICIOS.**

**注意:もし上り下り、止まるに必要の乗客の座席にあなたが座っていると判断された場合は、必ず乗客の座席に座るべきです。**

**In the event of an emergency, if you are seated in an exit seat you may be called upon to open the exit and assist fellow passengers in exiting the aircraft if a crew member is not available to do so. Please review the following information carefully.**

**Exit Seat Criteria:**

For the benefit of all passengers, Federal Law requires that passengers seated in an exit seat meet the following criteria:

**IF YOU ARE SEATED IN AN EXIT SEAT PLEASE ASK TO BE RESEGATED IF:**

- You lack sufficient mobility, strength, or dexterity in both arms and hands, and both legs.
- To reach, operate, maintain, and disengage the function of emergency exit seat and other opening mechanisms.
- To grasp and pull, push, flip or otherwise operate these mechanisms.
- To push, shove, pull, or otherwise assist emergency exits.
- To sit and brace and stow in the proper position and the size and weight of opening, window and door.
- To remove obstruction, such as eye and weight in wearing seat device.
- To reach the emergency exit quickly.
- To maintain balance while carrying distribution.
- To seat nearby.
- To stabilize oneself after deployment, use survival equipment with rescue duffels or to assist others in getting off an aircraft (such as aircraft equipped with rescue duffels).

**You are less than 15 years of age or lack the ability to perform one or more of these functions without the assistance of an adult companion, parent, or other relative.**

**You lack the ability to meet and understand instructions related to emergency procedures presented on this card or graphic instructions or you lack the ability to understand their crew member commands.**

**You lack customer consent capacity to perform one or more of the applicable functions, without the assistance of a flight attendant or other contact person or crew member.**

**You lack sufficient hearing capacity to hear and understand instructions obtained by crew members without assistance other than a hearing aid.**

**You lack the ability to understand communication information orally to other passengers, if:**

- You have a condition of responsibility, such as being the small child, that might prevent you from performing one or more of these functions, or
- You have a condition that might cause you harm if you perform one or more of these functions.

**You have a condition that is unacceptable to others, that might prevent you from performing one or more of these functions, or**

**You have a condition that might result in harm to you if you perform one or more of these functions.**

**Exit Seat Responsibilities:**

- Follow all instructions related to emergency exit procedures.
- Locate the emergency exit.

**ASSESS EXIT/EXIT CONDITIONS - IF OPENING EXIT INCREASES THE HAZARD TO PASSENGERS, DO NOT OPEN.**

- Recognize the emergency exit opening handles.
- Follow the instructions presented on the seat for proper operation.
- Operate the emergency exit.
- Slide or operate the emergency exit door so that it will not impede exit of the aisle.
- On aircraft equipped with rescue duffels, indicate the location of the rescue duffel. Indicate the aisle and stabilize the aisle after deployment to assist others in getting off the aisle.
- Place seating through the emergency exit.
- Assess, operate, and follow a safe path away from the emergency exit.

**DO NOT REMOVE FROM AIRCRAFT**

# Safety Instructions

AmericanAirlines®

## Land Evacuation

**A**

**B**

## Evacuation Routes

Final Assembly of this aircraft was in the U.S.A.

## Water Evacuation

**Life Vest Operation**

**Inflate Outside Aircraft**

**Water Activated Light**

**Slide/Raft Operation**





## Análisis de los “modos de empleo” para la seguridad aérea

Observando y comparando los folletos de instrucción que las diferentes compañías aéreas ponen a disposición de sus pasajeros, se descubre una fórmula gráfica notablemente estereotipada. Siempre en primer lugar está la figura femenina como una constante curiosa cuando el mayor porcentaje de pasajeros es de sexo masculino. Casi siempre el mismo tipo de ilustración: el personaje graficado al trazo, de línea simple, mediocremente dibujado y en actitudes fijas. Los personajes son impersonales, distantes la mayor parte, sin indicios de edad ni rasgos faciales, siguiendo el estereotipo del modelo occidental de raza blanca en figura e indumentaria. Si bien es cierto en estos últimos tiempos hay un nuevo tipo de ilustración (más realista y dando la impresión de 3D) se mantiene la constante de la impersonalidad.

Es notable la arbitrariedad de algunas de estas composiciones que se están examinando, donde se mezclan las normas habituales para el despegue y aterrizaje de los aviones. (respaldo en posición vertical, mesita plegada, no fumar, apagar aparatos electrónicos) y las indicaciones en caso de emergencia (KLM, Aerolíneas Argentinas y Southern Winds). Lo cual nos dice claramente que existe falta de jerarquización de los elementos del mensaje gráfico por orden de principalidad, por grupos temáticos, etc. que son las leyes elementales de la percepción visual y de la enseñanza programada.

Por otra parte se aprecia la existencia de un código de color que nadie conoce: naranja, para el material de seguridad

(en otros casos es amarillo) rojo, para expresar los gestos de salvaguardia. Pero en otras partes de los mismos folletos, el rojo se utiliza, al mismo tiempo, para indicar prohibición —tal como se usa en el código de las señales de tráfico o de la organización del trabajo— lo cual implica una contradicción porque se codifica cromáticamente igual lo gestual y las acciones de lo que se debe hacer. En algunos de los folletos examinados, estos colores del pretendido código se anulan entre sí porque quedan confundidos entre el colorido exuberante del conjunto.

Es curioso comprobar la ausencia de criterios normalizados, como por ejemplo: tiempo disponible para abandonar el avión, indicación que no aparece en ninguno de los folletos examinados. Esta información no deja de ser adecuada para el lector; la obligatoriedad de descalzarse (presente en todos los folletos menos en el de Olympic);

Muchos folletos no tienen en cuenta dentro de sus imágenes, la presencia niños. Cuando existe la posibilidad de emergencia es muy importante saber que al caer las máscaras de oxígeno una persona mayor tiene que colocarsela primero para luego poder auxiliar a los mas pequeños.

Actualmente, la gran mayoría de las ilustraciones de esta clase de documentos de seguridad destinados a los pasajeros de la aviación civil, son dibujos que oscilan entre niveles altos de iconicidad, lo cual es en principio adecuado para conseguir una fácil comprensión por parte de los usuarios.

Los dibujos mas esquemáticos (Tam, KLM) son bastante asépticos e inexpresivos. En un segundo grupo, el dibujo de línea es más realista (Varig) pero igualmente frío. Por último las representaciones en forma de comic, más bien retóricas y en conjuntos complejos y hasta coloristas (Olympic, Southern Winds), llegan a ser confusos.

Hay un tema que no se puede dejar de lado y que es una constante sobre todo en los folletos de instrucción de Brasil. Al parecer la traducción no es tomada en serio. Encontramos en manuales de Tam por ejemplo, palabras traducidas al español, mal escritas. Es así que leemos la frase “Instrucciones de seguridad” en lugar de leer Instrucciones de seguridad o “asientos flotantes” en lugar de asientos flotantes. Si bien es cierto son errores irrelevantes, es decir, no cambian en nada las directivas que se estan tratando de dar, las aerolineas son empresas muy importantes como para dejar pasar este tipo de errores. Esta es una razón más para creer que las aerolíneas prestan muy poco importancia a la problemática de las cartillas de seguridad.



## Tabla comparativa de instructivos de seguridad aéreos

Siguiendo el modelo de análisis de Joan Costa se construyó una tabla comparativa para poder ver con mayor eficiencia la problemática que se está tratando.

Dentro de la tabla se consignan los siguientes datos.

- Compañía aérea.
- Número de páginas que posee el instructivo.
- Idiomas que intervienen.
- Si posee o no texto tranquilizante.
- Si indica tiempo de acción.
- Clase de ilustraciones.
- Figuras principales.
- Color.
- Notas sobre el folleto.
- Caracter comunicativo.

—Percepción jerarquizada.

—Cantidad de información.

—Inteligibilidad global.

Las relaciones entre los ítems revelan ciertas intenciones, así como las interacciones (de refuerzo, de neutralizaciones) que se producen entre ellos, lo cual es un claro indicador de la naturaleza relativa de cada ítem considerado por separado.

Compañía aérea	Número de páginas	Texto tranquilizante	Indicador de tiempo de acción	Clase de ilustraciones	Figuras principales	Color	Notas sobre el folleto	Carácter comunicativo	Percepción jerarquizada	Cantidad de información	Inteligibilidad global
KLM	4	—	NO	Esquemáticas	Mujeres 11 Hombres 13	5 colores planos	Please do not remove from aircraft	Frío	Deficiente	Insuficiente	Confusa
TAM	2	SI	NO	Esquemáticas	Mujeres 15 Hombres 13	Todo color	Favor nao remover do aviao	Desordenado	Correcta	Insuficiente	Deficiente
OLYMPIC	2	—	NO	Realistas, comic	Mujeres 11 Hombres 4	5 colores planos	MHN TO MAIPNETE APO TO AE-POMVANO	Disperso	Deficiente	Insuficiente	Deficiente desordenada
AA	2	—	NO	Realistas	Mujeres 28 Hombres 11	Todo color	No retirar del avión	Vivaz pero desordenado	Correcta	Excesiva	Lenta
VARIG	4	SI	NO	Realistas	Mujeres 5 Hombres 8	Todo color	—	Mucha información en un espacio pequeño	Correcta	Excesiva	Regular, confusa
SW	6	SI	NO	Esquemáticas	Mujeres 13 Hombres 9	Todo color	Por favor no retire esta tarjeta del avión	Desordenado	Correcta	Excesiva	Lenta
LAN	4	—	NO	Esquemáticas	Mujeres 27 Hombres 18	5 colores planos	Por favor no retire esta tarjeta del avión	Información aglomerada	Correcta	insuficiente	Lenta
AMERICAN	6	—	NO	Realistas	Mujeres 26 Hombres 21	Todo color	Please do not remove from aircraft	Mucha información	Correcta	Excesiva	Deficiente





# El diseño en los instructivos de seguridad

**La falta de diseño en los instructivos de seguridad hace que las personas no los consideren importantes.**

Desde el inicio de la aviación comercial, los instructivos de seguridad, nunca fueron considerados como artículos primordiales a tener en cuenta para tener que recurrir a ellos en una situación de emergencia.

Siguiendo la historia de estos folletos, podemos apreciar que luego de mucho tiempo empezaron a ser documentos que explicaban que hacer y como hacerlo en caso de encontrarse en una situación de riesgo.

En sus inicios, estos folletos sólo trataban cuestiones sin importancia, como que el pasajero no podía hacer absolutamente nada si es que ocurría un imprevisto. Todas las responsabilidades recaían sobre la tripulación y esto era explicado en los diferentes textos que aparecían.

Otro aspecto a tener en cuenta con respecto de los primeros instructivos eran las imágenes que se representaban. Se podían encontrar hasta sirenas en algunos de los manuales, lo que no daba la idea de seriedad sobretodo teniendo en cuenta el tema que trataban de explicar.

Si bien es cierto, en la actualidad las cosas han mejorado muchísimo, falta mucho para que los instructivos de seguridad estén a la par de la tecnología que existe en nuestros días.

Pero ante todo, ¿qué es un instructivo de seguridad?

Los instructivos de seguridad establecen normas genera-

les y específicas para saber que hacer y como actuar en diferentes situaciones de riesgo.

Si los instructivos de seguridad fueran atractivos y didácticos, la gente le prestaría más atención, pero en la mayoría de aviones te encuentras con un manual muchas veces confuso, muchas veces simple, sin colorido, extremadamente extensos, con mucho o simplemente sin ningún texto explicativo. Es cierto que en este tipo de documento lo recomendable es el mínimo de palabras por no decir la ausencia total de estas. Por lo tanto, en estos casos, el texto como tal es totalmente inútil para lograr los propósitos que se persiguen.

Siguiendo este lineamiento, podemos argumentar que para contextos internacionales, una señalética pictogramática, es más adecuada que una señalización por medios tipográficos. Sin embargo no hay que olvidarse de que muchos de los pictogramas no son autoexplicativos y que deben ser aprendidos con ayuda del lenguaje. Es decir, son símbolos poslingüísticos. En nuestro caso de estudio, se debe buscar un sistema pictogramático simple y que pueda ser reconocido por la mayor cantidad de personas.

No se tiene en cuenta la cantidad y diversidad de público al que se tiene que llegar. Personas que viajan desde distintos puntos de todo del planeta, gente que tiene distintas costumbres, creencias, y formas de entender las cosas.

En cuanto a la retórica, en este tipo de folletos de instrucción, no se debe utilizar este recurso, todo lo que se indique, tiene que ser claro y concreto, no puede intervenir ningún tipo de imagen ni texto abstracto.

¿Que es lo que pasa cuando uno aborda un avión para realizar un viaje comercial?.

En el mes de Julio de 2007, hubo un hecho dramático que le toco vivir al pueblo Brasileño. Un avión de la compañía TAM, procedente de Porto Alegre, chocó al aterrizar dejando un saldo de aproximadamente 200 muertos.

Un mes después, conocí el caso de una persona que tuvo que viajar a la ciudad de Río Grande do Norte vía Sao Pulo por cuestiones laborales. En el viaje de ida, no hubo ningún inconveniente según me relata, el problema se presento una vez que llegó al aeropuerto internacional de Guarulhos. Por causa del accidente antes mencionado, los aeropuertos de toda Brasil tuvieron que tomar fuertes medidas de seguridad. Lo que causo grandes demoras a la hora del embarque. Se tuvo que hacer

grandes colas con gente que estaba desesperada por subir a su avión para poder llegar a destino. Luego de dos horas de espera, se logró embarcar el vuelo que retornaba a Buenos Aires.

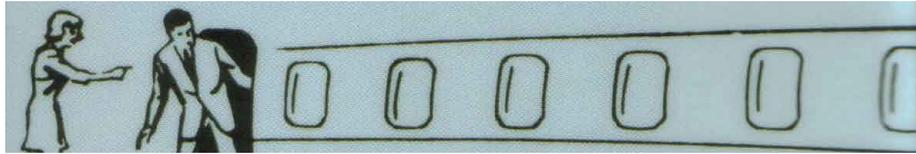
Una vez sentado, luego de vivir toda esta problemática, el pasajero no se encuentra en las mejores condiciones como para prestar la debida atención a la tripulación que esta explicando las medidas de seguridad que hay que seguir ante cualquier emergencia.

Medidas de seguridad como mantener abrochado el cinturón de seguridad cuando sea preciso o la manera más apropiada de colocarse la máscara de oxígeno si es que llegara a necesitarse, conocer el funcionamiento de las salidas de emergencia. Tener en cuenta que es necesario quitarse los zapatos si es que hay que abandonar el avión por los toboganes y no tener que utilizar distintos aparatos electrónicos.

Es aquí donde debería intervenir el folleto de instrucción de una manera implecable. Pero sucede que el pasajero se encuentra intranquilo por la situación, y al mirar los instructivos que normalmente hay en los bolsillos del asiento delantero, muchas veces se encuentra con un manual que en lugar de responder sus dudas, las empeora.

Las personas en general, saben que este instructivo existe pero no lo busca porque cree que normalmente no va a encontrar la información clara, breve y entendible que necesita.





## Sencillez, legibilidad y brevedad en los instructivos de seguridad

**Si los instructivos de seguridad fueran sencillos, legibles, breves e interesantes desde el punto de vista del diseño, se cumplirían los objetivos que persigue.**

¿Cuáles son estos objetivos?, que el folleto de instrucción sea un instrumento por el cual el pasajero sepa como reaccionar ante una emergencia. El manual en cuestión tiene que ser un elemento orientador para las personas. Orientador en el sentido de que el pasajero pueda saber que es lo que esta o no permitido hacer durante el vuelo y cuales son los pasos obligatorios para un buen ascenso o descenso de la nave.

Hace un año, retornaba a Perú desde Buenos Aires para pasar unos días de vacaciones con mis padres. El vuelo estuvo muy tranquilo hasta que el piloto anunció que estabamos por cruzar la cordillera de los andes (límite entre Argentina y Chile) y que entrabamos a una zona de turbulencias. El avión comenzó a sacudirse de una manera tal que las mascarillas de aire cayeron. Mi sorpresa fue que, la mayoría de la gente buscó el instructivo de seguridad para saber que es lo que tenía que hacer. A pesar de que por el parlante se escuchaba a la azafata explicar que los movimientos del avión eran naturales en estos casos, y que no estabamos atravesando una situación peligrosa, nadie parecía escucharla. Pasada la emergencia comprendí

que toda la explicación que la tripulación hace ni bien abordamos el avión, queda totalmente olvidada por el miedo y la desesperación que se vive en una situación límite.

De la anécdota anterior, rescato lo siguiente:

Un manual de instrucción debería ser breve, conciso y de fácil entendimiento.

Muchos manuales de instrucción están compuestos de varias páginas, lo que dificulta su fácil manejo. Otros cuentan con varias traducciones, lo que entorpece el entendimiento rápido de lo que se debe tener en cuenta.

Con las imágenes apropiadas, con signos que puedan ser reconocidos por las personas por haberlos aprendido de otros modelos y con los textos apropiados, lo que se pretende lograr es que en el futuro las personas reconozcan y aprendan el manual de instrucciones de un avión y que lo interioricen para evitar problemas.

Joan Costa desarrolla un capítulo referente a este tema en su libro *Imagen didáctica*. Nos dice que una de las soluciones esenciales para resolver estos problemas de información didáctica, a través del “modo de empleo”, es el uso del lenguaje gráfico, de los grafos y de los esquemas, con todas sus posibilidades de visualización, sus sutilezas, su versatilidad y su exhaustividad, porque el lenguaje esquemático constituye un verdadero modo multidimensional de presentación de la información.

Según Costa, los manuales de instrucciones de uso deben seguir una evolución cultural. Pero, de todos modos, es cierto que la importancia determinante de un buen gráfico, de una buena composición imagen-texto para aplicar las partes, el funcionamiento y la localización de los mandos de los objetos usuales y sus combinaciones, es una necesidad todavía más en el futuro que en el pasado.

Costa ve otra dimensión de la complejidad; la de los objetos a la escala de la mano y de los gestos del hombre, pero ahora dentro de un supra-objeto, un espacio objetual si queremos, una máquina envolvente y siempre extraña e incierta para el público: el avión.

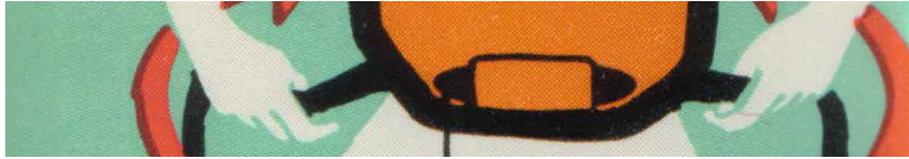
Esta nueva situación del usuario puesto en un medio ambiental un tanto inquietante, plantea una problemática diferente de aquella que es habitual en el marco de la cotidianidad: la cocina, la sala de estar, el estudio, el taller del artesano, el jardín, etc., en los que existe una familiaridad, una rutina de “estar” y una estabilidad ambiental, es decir, una innegable

seguridad de base —aunque no se tenga clara conciencia de ella—.

Si antes hemos tratado de las relaciones del usuario o del consumidor con los objetos más o menos complicados con los que se familiarizará pronto —o nunca, una de dos— a través del ejercicio cotidiano y en un medio ambiente no conflictivo, ahora debemos tratar de ese caso particular en el cual el pasajero de una nave aérea —que siempre está sujeto a un miedo instintivo— tiene que comprender, y debería dominar para su seguridad, tanto los objetos que nunca ha usado (el chaleco salvavidas, la máscara de oxígeno) como la conducta, difícilmente controlable en una emergencia eventual, que debe seguir para abandonar el avión en caso crítico (las puertas de salida, las rampas de deslizamiento, los botes de salvamento). Se trata, por tanto, de una problemática especialmente compleja, sobre todo psicológicamente, y donde el “dominio operacional” y el “dominio intelectual” de los objetos de uso se duplican por la incidencia inhabitual de los objetos para la seguridad y de los actos que hay que realizar, tanto para el uso como para el abandono de la nave. Pero donde, además, la complejidad mayor no procede de los objetos que el usuario debe comprender, localizar y saber usar, por los actos y las acciones que debe realizar, sino sobre todo por el estado psíquico en que tendrá eventualmente que comportarse en una situación de riesgo.

Por supuesto que la organización de la Aviación Civil (OACI) dispone de unos impresos que el pasajero encuentra “en la bolsa del respaldo de su asiento delantero”: el modo de empleo. Es cierto también que el personal de a bordo hace una representación demostrativa del uso de los objetos; en otros casos, esta representación es una filmación en video. Esta técnica redundante (representación/grabación video/demostración gráfica/demostración) es la adecuada en términos de una didáctica de esta clase. Sin embargo, y en la medida que se utilizan medios diferentes, pero combinados, es preciso estudiarlos por separado. Esta es la actitud del analista, con el fin de que cada uno de estos medios por sí mismo asegure su máximo rendimiento didáctico. Es cierto que estos documentos gráficos siempre tienen, como hemos dicho, un refuerzo redundante “en vivo”, que es la demostración hecha por el personal de a bordo. Pero esta “puesta en escena” no excusa una buena “puesta en página” de los folletos de instrucciones. Solo perfeccionando cada medio por separado y después su funcionamiento combinado, se podrán lograr los mejores efectos glo-

**bales. Desde la lógica y dentro del contexto de la investigación que se está realizando, se va a considerar algunos ejemplos de estos mensajes gráficos que se utilizan en la aviación civil para informar al pasajero sobre su seguridad.**



## Planteamiento de un manual de instrucciones para seguridad aérea

Luego de haber cumplido con la investigación pertinente y con el análisis de folletos de instrucción del tema, lo que se va a intentar hacer es un manual de instrucciones para seguridad aérea correcto en su funcionamiento y entendimiento.

Así mismo se intentará lograr que el manual de instrucciones rectifique todos aquellos aspectos negativos que se encontraron a lo largo de la investigación, como por ejemplo la falta de claridad que se puede encontrar en la mayoría de éstos folletos. En muchos casos hay excesiva cantidad de textos, dispersos en la portada y en determinadas páginas; el lector ante esto, tiene dificultades para localizar el texto verdaderamente útil: el que está escrito en su idioma o en inglés, idioma standard en todo el mundo. Este problema deviene muchas veces por el uso de muchos idiomas, hay manuales de instrucción que cuentan con textos hasta en 6 idiomas distintos. Lo recomendable para este tipo de documentos es la correcta elaboración gráfica y la ausencia de textos.

Hay una evidente ausencia de rigor en las composiciones, en la distribución de los elementos gráficos y textuales, cuya causa principal es la falta de una verdadera jerarquización de la información en lenguaje visual.

Hay folletos donde se requiere de una buena capacidad lógica y deductiva para comprender la secuencia de acciones representadas. Otros, contienen la información insuficiente y desordenada, las secuencias no son correlativas y hay una falta de contextualización de las acciones que muestran las ilustraciones.



# Desde el punto de vista tipográfico

## Utilización del alfabeto Helvética

La tipografía originalmente titulada Neue Haas Grotesk, es de estilo sencillo y del tipo sans serif o sin remates.

Esta familia tipográfica se volvió inmensamente popular a fines de los años '60 y durante los años '70, debido a su enorme influencia dentro del llamado "Estilo Tipográfico Internacional" (particularmente en Identidades Corporativas), una de las más importantes *corrientes modernistas* del siglo XX.

## Historia

En 1956 Max Miedinger recibe un encargo de Edouard Hoffmann (Fundición Haas) de modernizar el estilo del tipo sans-serif de esta casa tipográfica. El tipo era Haas Grotesk y se basaba en el Akzidenz Grotesk de la Fundición Berthold de finales del siglo XIX. Miedinger rediseño la tipografía, convirtiéndola en el "Neue Haas Grotesk".

De 1957 a 1961 el tipo conserva el nombre del diseño de

Miedinger, pero en el momento que la Fundición Stempel adquiere la Fundición Haas (junto con los derechos de los diseños originales), los nuevos dueños (particularmente Walter Cunz) deciden desarrollar una serie completa con diferentes pesos, y de renombrarla como "helvetica" (en latín, "suiza", adjetivo). La Fundición Stempel lo lanza comercialmente para las máquinas Linotype, y en poco tiempo, ayudada de su nuevo nombre y de un "boom" de la exportación del diseño objetivo (inicialmente suizo, luego conocido como Estilo Tipográfico Internacional), Helvetica se posiciona entre las tipografías más usadas de la historia.

Helvetica es un tipo eficaz para uso cotidiano, especialmente para titulares (poco menos para cuerpo de texto); su éxito se debe a su estupenda escalabilidad en todo tipo de situaciones así como a la profusión con que fue usada durante el período en que la corriente del estilo internacional marcó la pauta del grafismo (durante los años 1950 y años 1960).

El epítome de la precisión minimizada es atribuido a la apelación de negocios deseando comunicar una incisiva y seria identidad corporativa. La adaptación de las tipografías que no eran latinas a la estética de Helvetica y el amplio rango de lenguaje específico para cartas y acentos convirtieron a Helvetica en la tipografía corporativa más famosa de los 60's y 70's. Sin embargo al llamarla tipografía del capitalismo hará que pierda su marca. Si hay que mencionar ideologías, tendríamos que asociar Helvetica con el socialismo: que es accesible para todos.

El gran salto que el desarrollo tecnológico ha tenido y la introducción de la computadora personal en 1984 revolucionó el mundo del diseño: se democratiza la accesibilidad a las herramientas del diseño y para el año 1986 Adobe había lanzado una colección de tipografías que contenía más de mil tipos, incluyendo la Helvetica Neue. El efecto del uso de esta tipografía era obvio. La aparición de una nueva tecnología y una supuesta liberación de las antes indispensables habilidades básicas de diseño, nos introducen en la caída de las reglas que gobiernan el diseño tipográfico modernista.

# tipografía helvetica

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

ABCDEFGHIJKLMNÑOPQRSTUVWXYZ

Sus formas son racionales, sus ascendentes y descendentes son ópticamente del mismo espesor. Los blancos en el interior de las letras son bien visibles.

“Caracteres sin pretención, que pueden asumir las exigencias de transmisión de nuestro siglo”.

J. Muller-Brockmann.

La familia tipográfica en cuestión no se comporta bien en alineamiento justificado, por lo que se recomienda no usarlo o usarlo, lo menos posible. Este problema no es importante dentro de nuestra problemática ya que, en los instructivos de seguridad que se plantean, no hay un uso de textos largos que requieran este tipo de justificación.

En cuanto a la legibilidad de la tipografía, algunos expertos mantienen una posición neutra sobre el tema. Muchos la ubican a la mitad de la escala entre los tipos humanistas y los tipos ultra-geométricos.

**A la derecha, el gráfico diseñado con los espaciados entre letras, entre palabras y entre líneas para la obtención de una satisfactoria apariencia visual del total. Las letras se han inscripto en rectángulos cuyas dimensiones responden a la separación que debe poseer cada grafismo al ser vinculado a cualquier otro para formar las palabras. Ello permite intercambiar los rectángulos y sostener las distancias invariables cualquiera sea la palabra.**

A B C D E F G H I J K L M

N O P Q R S T U V W X Y Z

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 → ↗ ↖ ↑

a b c d e f g h i j k l m

ñ o p q r s t u v w x y z - ' ,

Espacio entre palabras



# Formato

Otro elemento de suma importancia a la hora de la confección de este instructivo de seguridad aéreo es el del formato.

Luego del relevamiento y teniendo en cuenta una pequeña encuesta informal realizada a pasajeros de diferentes vuelos se llegaron a las siguientes conclusiones.

El formato “ideal” para nuestro manual de instrucción es tamaño A4. Con respecto de detalles de acabado, debe poseer bordes redondeados, no debe tener dobleses, debe de estar plastificado e impreso en ambos lados y debe tenerse en cuenta un gramaje mínimo de 150 a 200 gramos inclusive.

Dentro de la escala de tamaños en los que se pueden realizar este tipo de material, el formato A4 optimiza los beneficios.

En cuanto al gramaje especificado, es para lograr rigidez y resistencia a la hora de su manipulación.

Bordes redondeados para un mejor manejo y para tratar de evitar cualquier tipo de accidente, teniendo en cuenta que entre el público objetivo pueden haber niños o adolescentes. Teniendo en cuenta que el folleto de instrucciones es un elemento que se debe de conservar el mayor tiempo posible, (ya que no es descartable si no, que tiene que preservarse en el bolsillo del asiento) con este tipo de remate se evita el deterioro por las terminaciones.

En cuanto a detalles como el plastificado de la lámina es mas que nada para una fácil limpieza si es que se derrama algún líquido encima de ella. De esta manera su preservación es mayor.



# Imágenes

Con el correr del tiempo van apareciendo nuevas formas en lo que a desarrollo de imágenes se refiere.

Ha habido un notable salto en cuanto a las imágenes desde el primer instructivo de seguridad. Si bien es cierto todavía encontramos manuales con imágenes hechas a mano alzada también hay una nueva tendencia que nos muestra un realismo casi fotográfico. Seamos bienvenidos a la era del videojuego.

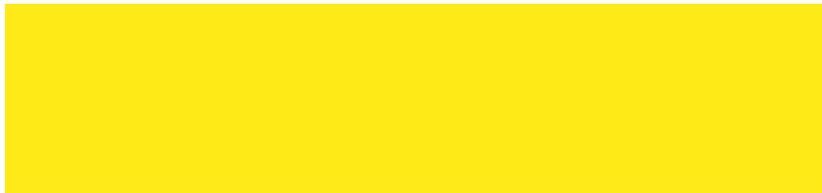
Es por eso que se utilizan este tipo de imágenes hiperrealistas, para estar más acorde y modernizar este tipo de instructivos que antes contenían imágenes frías que cuando las personas las miraban, no se sentían identificadas.

En los ejemplos que se analizaron, se encontró que el tipo de imagen como la de los videojuegos como la play station sirven para nuestro propósito. En este caso podemos apreciar, imágenes de Tomb Raider videojuego que por su fama, hizo que fuera llevado a la pantalla grande teniendo como protagonista a Angelina Jolie.

En los ejemplos presentados vemos personajes femeninos muy realistas, pero a su vez, uno puede darse cuenta fácilmente que estas imágenes fueron generadas por computadora.



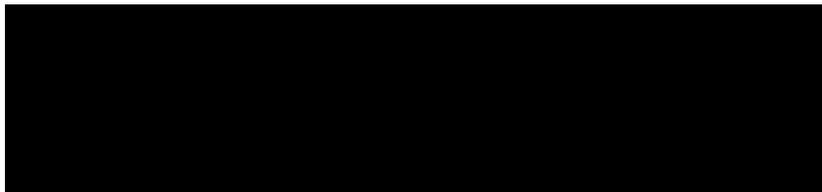
**Rojo: C2 M99 Y96 K0**



**Amarillo: C5 M0 Y88 K0**



**Verde: C84 M14 Y98 K2**



**Negro: C0 M0 Y0 K100**



**Blanco: C0 M0 Y0 K0**

# Código cromático

El color es un factor decisivo en la búsqueda de unidad formal es por eso que se utilizan los colores que retenemos por nuestra experiencia para poder desarrollar este manual.

Es importante en este tipo de casos —el del manual de instrucción— que los elementos utilizados sean de fácil reconocimiento por el espectador, es decir que no se inicie un nuevo aprendizaje cada vez que se se tenga en las manos un nuevo manual.

—Rojo: Pare, prohibición, restricción y advertencia de peligro.

Compuesto por C2 M99 Y96 K0

—Amarillo: Advertencia.

Compuesto por C5 M0 Y88 K0

—Verde: Paso permitido y orientación direccional.

Compuesto por C84 M14 Y98 K2

—Negro: Reglamentación e información.

Compuesto por C0 M0 Y0 K100

—Blanco: Reglamentación e información.

Compuesto por C0 M0 Y0 K0



# Señalética

German Díaz Colodrero nos dice acerca de este tema. “Antiguamente el hombre, movido por las necesidades más elementales, procuró referenciar su entorno, su mundo, sus espacios, etc., por medio de marcas o señales. Así, la señalización comenzó en forma intuitiva en respuesta a una necesidad, como fue el hecho de orientarse por medio de objetos y marcas que se dejaban al paso de uno.

A medida que la disciplina fue avanzando en el tiempo comenzó a surgir un lenguaje simbólico que debería ser captado en forma instantánea y por todos. De esta manera comienzan las primeras tentativas de normalización de una forma de comunicación espacial, que debía ser general, sistemática e inmediata, es decir, ‘universal’.”

La señalización es la parte de la ciencia de la comunicación visual que estudia las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y el comportamiento de los individuos.

Es de carácter “autodidáctico”, entendiéndose éste como modo de relación entre los individuos y su entorno.

Se aplica al servicio de los individuos, a su orientación en un espacio a un lugar determinado, para la mejor y la más rápida accesibilidad a los servicios requeridos y para una mayor seguridad en los desplazamientos y las acciones.

En el espacio que nos compete, un flujo de individuos de procedencias y niveles socio-culturales muy distintos se encuentran para viajar. Pero este movimiento demográfico tiene el carácter de circunstancial; esto implica que el individuo se encuentra constantemente frente a situaciones nuevas de organización y morfología del espacio, lo cual acarrea problemas en su desenvolvimiento y por consiguiente una mayor nece-

sidad de información y orientación. Por ejemplo, usuarios de diferentes nacionalidades, con su diversidad lingüística y cultural, grados de alfabetización, componentes psicológicos, etc., reunidos en un lugar determinado: aeropuerto, centro médico, administración pública.

Precisamente la señalización constituye una forma de guía para el individuo en un lugar determinado, que llama discretamente su atención y da la información requerida en forma “instantánea” y “universal”.

Tenemos en cuenta el tema de la señalización en nuestro instructivo de seguridad para encontrar fácilmente las salidas de emergencia.





# Sistema pictogramático

Los pictogramas son elementos que aportan información tan solo de forma gráfica. Han de ser tan sintéticos y expresivos que puedan ser comprendidos fácilmente por un público cada vez mas heterogéneo en terminos de cultura, y sobre todo de idioma.

Si el pictograma cumple su cometido, reemplaza absolutamente a la expresión tipográfica, de tal manera que se presenta sin acompañamiento de texto.

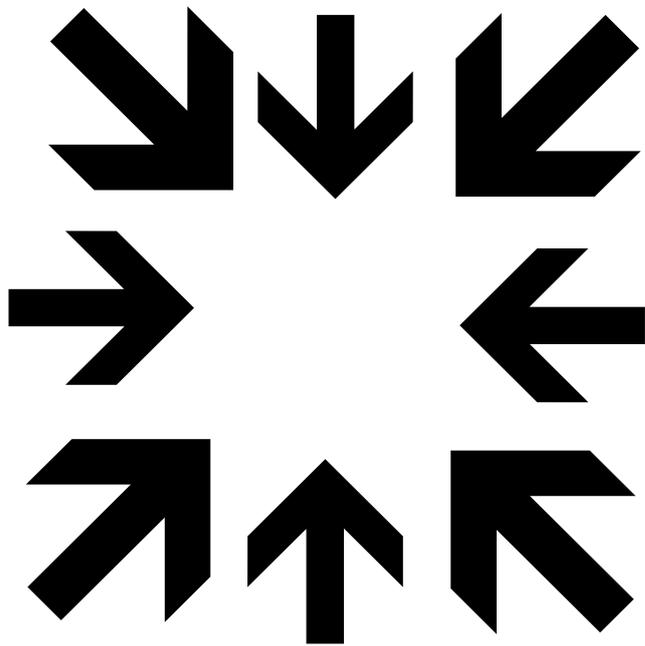
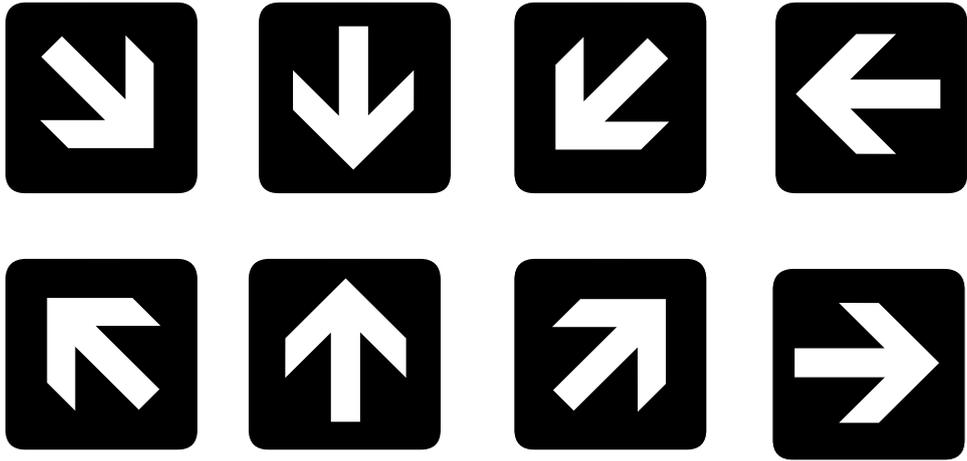
Aunque algunos elementos pictográficos pueden ser mostrados junto a texto, se recomienda que siempre que no sea imprescindible, la parte tipográfica sea eliminada y los pictogramas se presentan sin explicaciones que en muchos casos son redundantes e innecesarias.

En el caso que se presenta, los pictogramas elegidos no deben estar acompañados por ningún tipo de texto.

Después de haber investigado acerca del tema se llevo a la conclusión que el sistema de pictogramas desarrollados para *the united states department of transportation* es el más correcto por su brevedad, simpleza y reconocimiento a nivel mundial.

Pictogramas a utilizar:

- No fumar.
- Cinturon de seguridad.
- No utilizar teléfonos.
- No utilizar aparatos electrónicos.



# Sistema de señalización: Flechas

Las flechas son, sin duda, elementos muy determinantes en la composición de un instructivo de seguridad, dado que muestran la dirección a seguir hacia el lugar indicado.

Las flechas que se van a utilizar en nuestro modelos son también las del sistema pictogramático para *the united states department of transportation*.

Este tipo de flechas tienen todos los ángulos rectos. Conforme a la dirección que indican mostrarán cuatro sentidos: derecha, izquierda, arriba y abajo.

Es recomendable el uso de un sistema de flechas que tengan ángulos rectos en sus puntas, para poder señalar correctamente lo que se necesita. Sobre todo en este tipo de documento donde los tamaños que se manejan no son generosos y muchas veces las flechas que se utilizan no superan el centímetro o el centímetro y medio.





## Consideraciones para tener en cuenta

El manual de instrucciones debe de tener el título, que puede ser “Para su seguridad” o “Instrucciones de seguridad” o “seguridad a bordo”. Al mismo tiempo el manual debe poseer el nombre de la aerolínea y la marca de esta.

De preferencia el color de fondo que debe tener el manual es el color institucional de la empresa pero en baja tonalidad, por ejemplo el color institucional de Aerolíneas Argentinas es el celeste, el de TAM es rojo y así sucesivamente.

Respecto del idioma, se cree que para no congestionar las imágenes, los textos (si es que los hay, porque el instructivo planteado es casi netamente visual) deben ir en el idioma que por convención es el mas usado en el mundo; el inglés y por supuesto el idioma del país al que corresponde la aerolínea.

Esto es, sobretodo por los vuelos internos que realizan las diferentes compañías aéreas.

Cada manual de instrucción va a variar con respecto del avión en el que se está viajando. Cada aerolínea posee una flota de distintas naves, esto se traduce en las salidas de emergencias que son distintas en cada caso.

Es importante tener en cuenta este último punto ya que es muy frecuente encontrarse con instructivos que tengan puertas de seguridad de más o de menos. Muchas veces las compañías aéreas por ahorrar dinero, hacen un instructivo de seguridad standard que dista mucho de la realidad.





## Estructura del instructivo de seguridad

Se presenta la estructura que se propone para que pueda ser utilizada por las distintas aerolíneas. El color de fondo presentado es solo una muestra de lo que sería el uso del color institucional de la empresa, en este caso, se usó el color que representa a aerolíneas argentinas. Todo lo demás será tomado como en los lineamientos que se estuvieron explicando a lo largo de este trabajo.

Esta cartilla es un "ideal". La finalización de un trabajo presentado por un diseñador gráfico luego de haber desarrollado la investigación del tema.

En todo momento se trató de lograr cubrir los objetivos que el diseñador gráfico persigue en cada uno de sus trabajos y como los menciona Jorge Frascara en su libro, *Diseño gráfico y comunicación*.

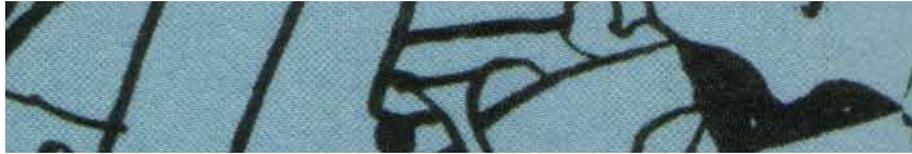
Aparte de atraer y retener la atención, que son consideraciones pertenecientes sólo a ciertas comunicaciones visuales, el diseñador debió ser capaz de resolver los siguientes problemas:

- Ordenamiento de secuencias comunicacionales con claridad.
- Facilitación y estimulación de la lectura.
- Escalonamiento de la complejidad de la información.
- Eficacia en los sistemas de orientación.

—Adecuada jerarquización de los componentes del mensaje.

—Claridad en la representación.

—Tener en cuenta los aspectos humanos, económicos, sociales, tecnológicos, estéticos y comunicacionales de todo trabajo.



## Conclusiones finales

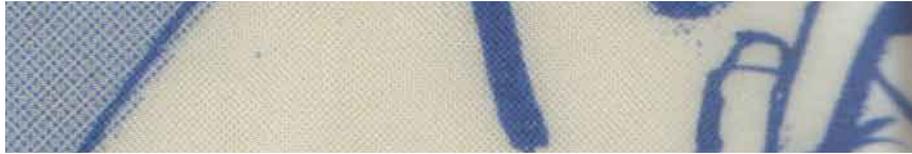
¿Cuanto dinero invierten cada año las distintas aerolíneas comerciales en el diseño de los instructivos de seguridad que van dentro del avión y que tienen que ser leídos y comprendidos por los pasajeros?. La inversión es grande, suficiente como para poder mostrar un producto óptimo que cubra las expectativas del público objetivo. Y por sobre todas las cosas, que sea capaz de salvar vidas si es que el caso lo amerita.

Y es que, a pesar de todos los métodos de seguridad que se ofrecen dentro del avión (explicación de personal de a bordo, videos instructivos y demostraciones), el instructivo de seguridad es un documento importante y de mucha ayuda si se logra comprender en su totalidad.

Queda un largo camino por andar en relación a la problemática presentada. Ni la llegada del siglo XXI, ni los avances tecnológicos en todo ámbito, ni el boom que han sufrido las comunicaciones con el crecimiento de internet, ha hecho que este tema se ponga al día y este acorde con los tiempos que corren.

Esperemos que en un futuro casi inmediato, la situación pueda revertirse, y en los próximos viajes aéreos que realicemos podamos encontrar en el bolsillo del asiento delantero un documento de seguridad que nos de ganas de ver por su atractivo y claridad. Y más importante que eso, que los podamos entender sin hacer mucho esfuerzo.





## Bibliografía

**COSTA, Joan y MOLES, Abraham. 1991. Imagen Didáctica. Ediciones CEAC, S.A: Barcelona, España. 2° edición: Marzo 1992.**

**REESE, Carl. 2003. Design for Impact. Princeton Architectural Press: New York, United States of America.**

**FRASCARA, Jorge. 1988. Diseño gráfico y comunicación. Ediciones Infinito: Buenos Aires, Argentina. 6° edición: 1998.**

**SHAKESPEAR, Ronald. 2003. Señal de diseño: memoria de la práctica. Ediciones Infinito: Buenos Aires, Argentina.**

**FRUTIGER, Adrian. 1981. Signos, símbolos, marcas, señales. Editorial Gilli: Barcelona, España.**

**MÜLLER-BROCKMANN, Josef. 1992. Sistema de retículas: un manual para diseñadores gráficos; Sistemas de grellhas: un manual para desenhistas gráficos. Editorial Gilli: Barcelona, España.**

**DE BUEN UNNA, Jorge. 2000. Manual de Diseño Editorial. Editorial Santillana: Distrito Federal, México.**

**Página web:**

**<http://www.planespotter.de/default.php>**

**<http://www.oni.escuelas.edu.ar>**

**<http://www.wolkoweb.com.ar/apuntes/senaletica>**

**<http://aerospotter.blogspot.com/>**



**A Julio, mi compañero inseparable que me brinda todo el apoyo que necesito en todas las decisiones de mi vida.  
Eres la luz de mis ojos, contigo no hay oscuridad.  
Gracias por estar conmigo SIEMPRE.**



**Un buen diseñador es  
aquel que cuando le dan un  
limón es capaz de hacer un  
formidable limonada.**

**Barbara Salomón**





**Universidad Abierta  
Interamericana**

**Trabajo final de tesis  
"Su tranquilidad en el cielo"**

**Licenciatura en Diseño Gráfico  
Facultad de Ciencias de la comunicación  
Universidad Abierta Interamericana**

**Luisa Rojas Montenegro  
(11-3928)  
Buenos Aires - Argentina  
Diciembre 2007**