



Boletín de Seguridad Operacional diciembre 2024

MI EXPERIENCIA EN BENEFICIO DE TODOS

www.sarsev.cl

En esta nueva edición del boletín de seguridad operacional, queremos destacar la importancia de la cultura de la seguridad aérea en las organizaciones, un compromiso fundamental para la prevención de accidentes en la aviación.

Este concepto prioriza la protección de las vidas, los equipos y entornos. De acuerdo con este contexto, el reporte voluntario es una herramienta eficiente eficaz y esencial, que permite identificar peligros y evaluar posibles consecuencias.

Este enfoque proactivo busca fomentar la transparencia y confianza, para de esta forma establecer organizaciones maduras y comprometidas con la mejora continua.

A través de sistemas de reportes voluntarios como es SARSEV, se logra contar con un espacio seguro para que todos los usuarios del sistema aeronáutico puedan contribuir con sus experiencias y proponer a la vez, oportunidades para aprender de los errores y reforzar la seguridad operacional del sistema aeronáutico.

Revisaremos cuatro ejemplos de reportes anónimos recibidos, que han permitido advertir algunas dificultades en la interacción hombre - entorno y lo importante de una gestión del error Proactiva.

Estos reportes nos dejan grandes lecciones aprendidas, que a su vez nos permiten reducir y mitigar los errores o deslices, disminuyendo la probabilidad que ocurran accidentes e incidentes dentro del Sistema Aeronáutico Nacional.

Problemas de interferencia

“He detectado una fuerte interferencia en frecuencia 122,8. La presencia de una radio de transmisión permanente interfiere en la frecuencia de SCLC quedando todos los tráficos inhabilitados para comunicarse debiendo repetir comunicaciones en reiteradas ocasiones para poder comunicar con tráficos del tipo planeador y otros operando en el mismo sector.

Ante este problema, considero importante identificar el origen de esta interferencia para determinar su causa y tomar las medidas necesarias para eliminarla. En caso de que no sea posible resolverlo de forma inmediata, sugiero evaluar un cambio en la frecuencia de operación de SCLC, con el objetivo de evitar futuros incidentes o accidentes derivados de esta situación. Esta acción permitiría garantizar comunicaciones claras y efectivas, manteniendo la seguridad de todas las operaciones en este sector.”

RECOMENDACIONES:

Este reporte ha permitido efectuar acciones correctivas y refuerza el sentido de la cultura del reporte.

Se recomienda que los cambios de frecuencia sean comunicados efectivamente a todas las partes involucradas, esto puede lograrse a través del NOTAM, boletines informativos, reuniones de coordinación, correos electrónicos, entre otros.

Capacitar y sensibilizar sobre el manejo de situaciones relacionadas con interferencias, fomentando una rápida identificación y reporte de

Intoxicación

“Esto ocurrió hace unos años en invierno, durante un vuelo SCSN-SCSD puse la calefacción. El vuelo transcurrió sin problemas salvo que, a causa de la meteorología, hice una ruta un poco más larga que la usual debido a una lluvia ligera. Aterrizado sin novedad, camino hacia la oficina del club y sin aviso previo, sin haber tenido absolutamente ningún síntoma, me desplomo metros antes de llegar.

Socorrido por algunos pilotos, me levantan y me conducen al interior del recinto. Recobro el conocimiento cuando me encuentro sentado, afirmado por mis amigos.

Horas más tarde, una vez en casa, se me ocurre llamar al mecánico del club y pedirle que revise el sistema de calefacción del avión.

Como resultado, descubre el tubo de escape roto y Moffler en malas condiciones. Conclusión: el vuelo dura unos minutos más y no estaría contando esta experiencia.”



RECOMENDACIONES:

Revisión periódica del sistema de calefacción, esto incluye verificar el estado del tubo de escape y del “Moffler” para descartar fisuras y deterioro.

Instalación de detectores de monóxido de carbono (CO), actualmente existen dispositivos portátiles que pueden emitir una alarma en caso de niveles peligrosos por este gas incoloro e inodoro.

Establecer una política de mantenimiento proactivo, esto implica una rigurosidad de inspección de las aeronaves por personal calificado.

Casos como este se difunden en clubes aéreos para crear conciencia del peligro, destacando que una inspección rutinaria oportuna pudo haber prevenido una situación potencialmente fatal.

Cruce de Aeronaves

“Nos encontrábamos recién ingresando a las rutas visuales de Santiago en el costado del Cerro Chena rumbo norte a 4.500 ft, yo estaba concentrado en mantener la altitud y enfocado en mis instrumentos, mi piloto de seguridad me aconsejaba en ciertos aspectos del GPS, de un momento a otro, él toma el control del avión y tira el bastón hacia nosotros, elevando así el avión. En aquel momento y por instinto miré hacia adelante donde vi un avión monomotor, justo delante mío a la misma altitud y dirección no más allá de 30 metros (él debería haber ido a 4.000.ft como lo indica la carta de entrada visual a Santiago).”

Si mi copiloto no hubiera mirado por casualidad hacia delante hubiéramos impactado.

Cosas que recalcar, tenía la luz de landing y taxi apagadas, claro, no son obligatorias prenderlas en vuelo, pero sí reducen el riesgo de que un avión no te vea, las luces del avión son para que otros te vean, nada más. Siempre hay que estar atento a tu alrededor sin importar si estás con contacto radar o no, ya que en condiciones visuales o VMC es tu responsabilidad, siempre hay que tener una conciencia situacional del entorno y no encerrarse en la cabina. Para la próxima prefiero cambiar un foco de luz que poner en riesgo mi vida por ahorrar un poco de plata en cuidar las luces.”



RECOMENDACIONES:

Incluso con contacto radar o utilizando un GPS, el piloto al mando debe mantenerse atento al entorno visual, especialmente en condiciones VMC. Esto incluye escanear regularmente el horizonte y áreas críticas.

La importancia de incorporar ejercicios prácticos ya sea en simuladores o sesiones de vuelo, para reforzar la conciencia situacional y las mejores prácticas de monitoreo visual en condiciones VMC.

Reforzar la importancia de respetar las altitudes indicadas en las cartas de entrada y salida visual, garantizando así la separación vertical adecuada entre aeronaves.

la pista, por lo que conversamos con el instructor y decidimos continuar la aproximación pero aproximando al costado izquierdo de la pista para así poder mantener un espacio relativamente seguro con la persona.

La persona que se encontraba corriendo, supuso probablemente que, por la hora, ya no había más aeronaves operando, ya que nos encontrábamos a unos 20 min del fin del crepúsculo, por lo que se puso a trotar por la orilla de la pista, con audífonos, lo que probablemente provocó que no nos escuchara en ningún minuto solo cuando ya pasamos por el costado de él.

Según mi apreciación, podríamos haber mejorado nuestra toma de decisión y comunicación, ya que podríamos haber realizado una aproximación a bajo nivel, para que la persona nos viera y así hiciera abandono del lugar o se corriera a un lugar más seguro para efectuar una nueva aproximación de forma totalmente segura, pero como estábamos ya finalizando el día, entramos en la complacencia y sobre confianza y optamos por la opción de continuar con la aproximación solo alterando un poco nuestro curso final de aproximación.”



Toma de decisiones

“Ese día veníamos de vuelta de entrenamiento en Santo Domingo, nos encontrábamos en aproximación a la pista 11 ya casi al final del crepúsculo, iniciamos las comunicaciones próximos a portezuelo irradiando nuestra posición y preguntando si existían aeronaves en el sector para verificar si efectivamente la pista activa era la 11, nadie nos respondió por lo que asumimos en base a la experiencia, que en este horario, el viento reinante siempre prevalece para los aterrizajes en la 11, cuando ya nos encontrábamos en final, nos percatamos de una persona trotando por el borde de

RECOMENDACIONES:

Este reporte destaca la importancia de prevenir la complacencia y siempre priorizar la seguridad.

Importancia de aumentar la vigilancia visual, especialmente en momentos de baja visibilidad, y hacer un uso activo de las comunicaciones.

Realizar siempre una verificación exhaustiva de la zona antes de la aproximación final para asegurar que no haya personas, animales u obstáculos cerca de la pista.

Sorpresa presencia

“Aproximadamente al medio día despegamos para practicar un par de circuitos y luego retornar, hacemos el aterrizaje en pista 01 y luego hacemos un giro en pista para despegar desde la 27, aprovechando que nadie más operaba en el Aeródromo (AD).

Una vez en el umbral, notifico listo al despegue en la frecuencia TIBA, pies en los frenos y pongo potencia.

El avión se mueve y en carrera de despegue mi instructor me grita en los fonos, “*Algo se mueve adelante*” y aplico procedimiento de aborto despegue en tierra, acelerador atrás y frenos aplicar.

El avión se detiene y nos damos cuenta de que lo que se movía era una vaca que comía pasto en el final de la pista. La vaca era de un color café con blanco y como había llovido se mimetizaba con el terreno. A pesar de que el AD estaba solo, debimos verificar la pista antes de Iniciar la carrera de despegue.”

**RECOMENDACIONES:**

En condiciones de poca visibilidad o cuando el terreno está mojado, como ocurrió en este caso, es crucial tener en cuenta el riesgo de que los obstáculos, como animales, puedan pasar desapercibidos.

Es importante seguir rigurosamente los procedimientos en caso de detectar un obstáculo en la pista, como en este caso, se abortó el despegue inmediatamente al escuchar la alerta de su instructor.

Estos procedimientos o SOP deben ser practicados y dominados para asegurar una respuesta rápida y segura en situaciones imprevistas.

Cultura del reporte

El éxito de cualquier sistema proactivo de seguridad operacional como SARSEV, depende del compromiso de todos los integrantes de la comunidad aeronáutica.

Una cultura de seguridad sólida no se construye de manera individual, requiere esfuerzo colectivo, liderazgo firme y un enfoque en la confianza mutua.

Los reportes voluntarios no solo identifican potenciales peligros en las interacciones de los actores aeronáuticos con el medio, sino que también demuestran el nivel de compromiso de quienes integran la aviación.

Los ejemplos compartidos en este “Boletín de seguridad aérea”, nos recuerdan la importancia de mantener una actitud vigilante y las lecciones aprendidas, nos invitan a promover una cultura comprometida con la mejora continua en función de la seguridad operacional.

El éxito de SARSEV, es el resultado de una tarea compartida, que se basa en la colaboración activa de todos los actores del sistema aeronáutico nacional.

Cada uno de los reportes que recibimos fortalece los planteamientos de la cultura de seguridad.

