



**Boletín de
Seguridad
Operacional**
ABRIL 2025

MI EXPERIENCIA EN BENEFICIO DE TODOS

www.sarsev.cl

En esta nueva edición del boletín SARSEV, reunimos diversos casos de pilotos de aviación general, que nos relatan como han sido sus experiencias respecto a las incursiones en pista (RI).

Las incursiones en pista representan una de las amenazas más serias para la seguridad operacional en la aviación, y su prevención requiere la atención activa de todos los pilotos, incluyendo a la aviación general.

Este boletín tiene como objetivo informar y concientizar sobre los factores que contribuyen a este tipo de incidentes, así como ofrecer medidas prácticas y efectivas para prevenirlos.

La seguridad en tierra es tan importante como la seguridad en vuelo; por ello, es vital mantener una actitud proactiva y disciplinada durante todas las fases de la operación, incluyendo el rodaje y el cruce de pistas.

Seguridad, ante todo

“En circunstancia que se nos había reportado pista libre para aterrizar, por el personal AFIS de servicio, y estando en final a la pista asignada, otra aeronave, que se encontraba fuera de pista, hace ingreso a ésta, sin verificar derecha libre.

En esos momentos el piloto de la aeronave en tierra recibe instrucciones del AFIS para que haga abandono de inmediato de la pista, puesto que tiene un avión en vuelo y en final.

Ante lo cual puso reversa y retrocedió para dejar el paso libre.

En este mundo no estamos solos, y debemos preocuparnos de hacer las cosas como debemos y con seguridad, ante todo.”

RECOMENDACIONES:

1. **Conciencia situacional: comprensión clara de tu ubicación especialmente en rodaje.**
2. **Utiliza cartas actualizadas del aeródromo y sigue los avisos ATIS (Servicio Automático de Información de Terminal) y NOTAM (Aviso a los aviadores).**
3. **Lectura y repetición clara de autorizaciones: colacionar autorizaciones y comunicaciones con ATC especialmente las relacionadas con cruce a pistas activas.**

Perros en pista

“Durante una aproximación visual en el aeródromo SCAN, de los Andes, se cruzaron cuatro animales (perros) por la pista.

Este es un hecho que se repite constantemente, posiblemente, debido a la no delimitación del espacio Aire y Tierra del Aeródromo.

Cabe destacar que este aeródromo ha incrementado notablemente el número de movimientos.

Diariamente están operando diferentes escuelas de vuelo y además hay que sumarle los diferentes tráficos de vuelos privados que acostumbran a venir a la zona.

El motivo de este reporte es intentar colaborar con la seguridad operacional del aeródromo.”



RECOMENDACIONES:

1. Si detecta animales en pista durante aproximación o rodaje, informe de inmediato a ATC.
2. Evite distracciones y mantenga enfoque visual, sobre todo en entornos rurales o no controlados.

Piedra peligrosa

“Durante la fase de aterrizaje en Curacaví, me percaté que en la pista se encontraba una piedra de gran tamaño, justo en la mitad de la pista y muy cerca del eje de esta, debí solicitarle al alumno que tuviera precaución de hacerle el quite y como era el primero de cuatro aterrizajes, tuve que estar muy atento cada vez que efectuábamos una aproximación para aterrizar.

Al terminar el vuelo entré a la pista, cuando no había tráficos y la saqué. Aproveché de tomarle una foto para que quedara testimonio de esta situación y poder gestionar el riesgo.

El tamaño de la piedra sacada pudo provocar un suceso de proporciones, al pasar una aeronave por ese sector y golpear el tren de aterrizaje, causando un daño mayor.

RECOMENDACIONES:

1. Lo ideal es hacer una inspección previa a la operación: Se puede hacer a pie o vehículo, para hacer una inspección visual y detectar piedras u objetos sueltos.
2. Usar protectores si están disponibles: algunos aviones pueden equiparse con estos protectores para minimizar el daño por impacto con piedras, sobre todo en pistas no pavimentadas.

Aproximación final

“Durante la aproximación final a Melinka, yo como piloto reporté visualmente una bandada de aves (gaviotas) cerca del umbral de la pista 01, posiblemente atraídas por restos orgánicos en las cercanías del borde costero.

La pista estaba libre de tráfico, pero tomé la decisión de continuar con la aproximación debido a la estabilidad del avión y la evaluación de riesgo.

A 300 pies sobre el terreno, las aves se dispersaron parcialmente con el ruido del avión, pero algunas permanecieron en los bordes de la pista.

Ejecuté un aterrizaje firme y corto, activando los frenos con precaución para evitar deslizamiento. La aeronave se detuvo con 100 metros de pista restante.”



RECOMENDACIONES:

1. Conocer los procedimientos locales de manejo de fauna.
2. Familiarizarse con protocolos y colaborar con el personal en tierra cuando sea necesario.

RECOMENDACIONES:

1. Realizar aproximación estabilizada con la opción de motor al aire.
2. Prepararse para el go around si observa animales en pista durante la aproximación final.

Al sur de Chile

“Durante la aproximación final a pista 19 de un aeródromo del sur, a aproximadamente 100 pies AGL, yo, el piloto, observé la presencia de dos personas cruzando a pie la pista, aparentemente desde un acceso lateral sin control.

Ejecuté una maniobra inmediata de go-around (aproximación frustrada), aplicando potencia máxima y ascendiendo con rumbo sur para entrar nuevamente en circuito.

El personal AFIS no había reportado ninguna interferencia, por lo que se presume que el cruce fue inesperado y no autorizado.

Realicé un segundo intento de aproximación tras verificar pista libre, completando un aterrizaje sin inconvenientes.



Prevención de IncurSIONES en Pista en Aviación General

¿Qué es una incursión en pista?

Una incursión en pista ocurre cuando una aeronave, vehículo o persona entra de forma no autorizada en una pista activa, interfiriendo con una aeronave que está aterrizando o despegando. Es una situación peligrosa que puede tener consecuencias fatales.

Factores frecuentes que contribuyen a las incursiones en pista en aviación general:

1. Falta de conciencia situacional.
2. Confusión con la señalización o el diseño del aeropuerto.
3. Errores de comunicación con el control de tránsito aéreo (ATC).
4. Desconocimiento o mal uso de la fraseología aeronáutica.
5. Complacencia o exceso de confianza en operaciones rutinarias.
6. Fatiga o distracciones en cabina.
7. Falta de entrenamiento específico en procedimientos en tierra.

Medidas de Prevención:

1. Briefing previo al rodaje:

Revisar cartas del aeropuerto antes de iniciar cualquier movimiento en tierra.

Identificar rutas de rodaje, pistas activas y puntos de espera.

2. Mantener conciencia situacional:

Prestar atención al entorno, otras aeronaves y condiciones del aeródromo.

Minimizar distracciones dentro de cabina.

3. Comunicación efectiva:

Utilizar fraseología estándar.

Confirmar las autorizaciones del ATC.

No asumir autorizaciones para cruzar pistas; deben ser explícitas.

4. Uso correcto de luces y señales:

Encender luces de taxi y aterrizaje al rodar y antes de ingresar a una pista.

Activar el transponder en modo ALT si es requerido.

5. Procedimientos en aeródromos no controlados:

Anunciar intenciones claramente en la frecuencia correspondiente.

Verificar visualmente la pista antes de ingresar o cruzar.

6. Entrenamiento continuo:

Participar en seminarios y talleres sobre seguridad operacional en tierra.

Estudiar casos reales de incursiones en pista para mejorar la práctica.

7. Uso de tecnología complementaria:

Aplicaciones con mapas y alertas de rodaje pueden ser de gran ayuda.

Conclusión

La prevención de incursiones en pista depende del compromiso del piloto con la seguridad, la disciplina en los procedimientos en tierra y la atención constante a su entorno. Un piloto preparado es la primera barrera contra este tipo de incidentes.

¡Siempre confirma, verifica y nunca asumas!



**Al reportar a SARSEV
contribuyes a la seguridad
operacional y generas una
herramienta de prevención.**

**“Tu experiencia en beneficio de
todos”**

www.sarsev.cl



**HAZ LA
DIFERENCIA.
REPORTA EN SARSEV.**