



Boletín de Seguridad Operacional junio 2025

MI EXPERIENCIA EN BENEFICIO DE TODOS

www.sarsev.cl

En esta edición de nuestro Boletín SARSEV, nos enfocaremos en el concepto de **Complacencia**, definiéndola como un estado mental en el que se reduce la conciencia de los peligros potenciales o se subestiman los riesgos, a menudo debido a la familiaridad con las operaciones o tareas rutinarias. Esto puede llevar a una falta de atención a los procedimientos, errores en la toma de decisiones y, en última instancia, a accidentes o incidentes.

Revisaremos algunas experiencias reportadas a nuestro sistema anónimo de reportes, SARSEV, por pilotos y controladores de tránsito aéreo, las que nos entregan importantes lecciones relacionadas con este fenómeno.

Confiar o desconfiar

Reporte de un Piloto: “Mientras efectuaba un vuelo de instrucción, con un alumno en prácticas de tránsitos y aterrizajes y dado que este los estaba realizando intermitentemente uno bueno y otro con observaciones, en uno que venía bastante bien, me confié y el alumno no efectuó el quiebre de planeo, golpeando contra la pista, y quedando 3 a 4 mts arriba con baja velocidad y casi en Stall.

Ante esto procedí a poner potencia y pasar de largo, fue un susto bastante fuerte, pero pude salvar la situación en buena forma, creo que aprendí a no descuidarme con este tipo de alumnos, sobre los cuales se debe mantener siempre una supervisión permanente, sin bajar la guardia jamás.”

Recomendaciones:

En diversas ocasiones los pilotos pueden volverse demasiado confiados, lo que los lleva a no prestar la atención o el nivel de alerta necesario a los detalles.

La familiaridad con tareas repetitivas puede generar una disminución de la atención y la concentración.

La complacencia puede hacer que los pilotos perciban los riesgos como menores de lo que realmente son.

Posiciones refundidas

Reporte de un Controlador de Tránsito (CTA): “Me encontraba trabajando en posiciones refundidas (dos posiciones), a la hora de almuerzo, con tráficos en ambas frecuencias y movimiento de vehículos en calles de rodaje.

Avión 1 aproximando a pista X, fue instruido a circuito izquierdo y posterior aterrizaje en pista X, en frecuencia de torre.

Mientras que, en frecuencia de terrestre, una aeronave ala baja, se encontraba rodando vía alfa para punto de espera pista X, casi a la cuadra de calle de rodaje E.

El avión 1 fue instruido para aterrizar en pista X con intersección C, para permitir el rodaje adecuado de la otra aeronave vía alfa para la pista en uso.

EL piloto del avión 1 solicitó calle de rodaje alfa, lo cual fue denegado debido al tráfico rodando por vía alfa. Fue nuevamente instruido para aterrizar en pista X con intersección C.

Yo estaba realizando coordinaciones para la salida de otro tráfico, en el momento en que el avión 1 se aproxima a calle de rodaje alfa, lo detecto, y le instruyo a volver a realizar una base para la pista X por el tráfico rodando hacia la pista.

El piloto de avión 1 enfatiza que el casi siempre aterriza ahí; a lo cual se le indica que esa operación es posible cuando no hay tráfico rodando por las calles de rodaje.

Finalmente, el avión 1 se ubica en pista X con intersección C, y procede, posterior al paso de la aeronave que se encontraba rodando por calle alfa”.

Recomendaciones:

Aunque la fraseología CTA es clara, hay situaciones en las que podrían existir ambigüedades y el estado mental del piloto puede llevar a interpretaciones incorrectas de una comunicación con CTA.

La atención del CTA advirtió y permitió corregir oportunamente una situación que podría haber generado un incidente o accidente.

El piloto afectado por la complacencia, acostumbrado a aterrizar en el mismo lugar la mayoría de las veces, obvió la información entregada por el CTA y realizó lo que hacía por costumbre.

La costumbre es un peligro

Reporte de un piloto: “Durante un vuelo de instrucción para habilitarme como instructor, en el cual se me estaba realizando un procedimiento de aproximación para realizar un aterrizaje. Yo estaba realizando esta maniobra desde el lado derecho de la cabina y cuando estaba en la fase de aproximación “Base” al llegar al ítem de la lista de chequeo del uso de aire caliente al carburador, lo conecté, antes de quitar potencia, y para mí todo estaba normal.

“Había un poco de viento, propio en ese aeródromo, todo el procedimiento se hizo con normalidad, ya en final a punto poner ruedas, a velocidad de Stall, se cala la hélice, se detuvo totalmente. Lo bueno fue que la aproximación fue buena y llegué a pista sin problemas.

Por la costumbre de volar en el lado izquierdo de la cabina, la perilla del aire caliente es la primera, en esta ocasión, cuando estaba sentado en el lado derecho, la primera perilla era la de la mezcla, la que corté por error, pensando que era la perilla del aire caliente al carburador y no la volví a colocar cuando estaba en pista segura, me distraje el por viento y por estar preocupado de aterrizar.

Yo creo que la detención del motor se produjo por las siguientes circunstancias: El motor se tiene que haber detenido en los procedimientos de la lista de chequeo en la fase de “Base”, cuando conecté el aire caliente al carburador, sin saber que estaba cortando la mezcla”.

Recomendaciones:

Piloto acostumbrado a volar siempre en posición izquierda, al momento de volar en la posición derecha, comete el error de no identificar la posición de las diferentes perillas y respectivas funciones, desde el lado que estaba volando.

El contexto de la operación le juega en contra afectando su **conciencia situacional**, enfocándose en el viento y en la fase de aterrizaje que se encontraba efectuando.

La complacencia se observa al momento de ejecutar procedimiento desde otra posición acostumbrado a operar desde la posición izquierda, induciéndolo a cometer un error.

Cadena de errores

Reporte de un piloto: “Aquel día de regreso al aeródromo, nos contactamos con informaciones y como es de costumbre reportamos todo lo necesario con el CTA.

Era un día con una visibilidad reducida, pero no algo preocupante, justo cuando ingresamos a frecuencia se encontraba ingresando otra aeronave en frecuencia la cual reportaba que se encontraba con dirección hacia el norte, personalmente me quedó dando vueltas, ya que esperé que en algún minuto próximo se me fuera a notificar de aquella aeronave, ya que se encontraba dentro de mi trayectoria y era probable que nos cruzáramos.

El CTA en ese mismo momento se encontraba en un altercado con otra aeronave que iba saliendo hacia la costa, la que aparentemente estaba presentando problemas de comunicación, y el CTA estaba tratando de comunicarle que en la costa las condiciones meteorológicas se encontraban bajo mínimos, por lo que debería realizar cambios en su navegación.

Mientras escuchábamos esto y por lo mismo descuidando por un momento los instrumentos, nos bajamos alrededor de 100 ft de la altitud establecida, y nos dimos cuenta porque por nuestro costado derecho pasó la aeronave que había escuchado anteriormente muy cerca de nosotros en trayectoria opuesta (podría decir que a unos 30 mts. más menos y unos 200 ft más menos más bajo que nosotros).

Posterior a esto, un poco asustados volvimos a nuestra altitud establecida y continuamos con la navegación sin inconvenientes.

Según mi apreciación, en este suceso se juntaron varios factores que contribuyeron a que esto pasará.”

Recomendaciones:

El piloto y la costumbre de recibir la información del CTA, entra en un estado de **complacencia** al esperar que se le informará del tráfico, sin reaccionar ni preguntar nada al Controlador.

Además, perdió la concentración por estar pendiente de un problema que se estaba originando en otro lugar. Descuidando los instrumentos y perdiendo conciencia situacional.

Por parte del CTA, se encontraba pendiente de la comunicación con el tráfico que se dirigía hacia la costa y no se percató de que ambas aeronaves se acercaban en rumbos opuesto y que ambos mantenían altitudes erróneas.

COMPLACENCIA

La complacencia puede manifestarse de diversas formas en el ámbito de la aviación:

Exceso de confianza:

En ocasiones los operadores y pilotos pueden volverse demasiado confiados en sus habilidades o en la fiabilidad de los sistemas, lo que los lleva a omitir pasos en los procedimientos o a no prestar la atención necesaria a los detalles.

Pérdida de atención:

La familiaridad con tareas repetitivas puede generar una disminución de la atención y la concentración, lo que puede llevar a errores en la ejecución de las tareas.

Disminución de la percepción de los riesgos:

La complacencia puede hacer que los individuos perciban los riesgos como menores de lo que realmente son, lo que puede resultar en una falta de precaución y en la adopción de comportamientos riesgosos.

La complacencia es considerada un factor humano crítico en la aviación y es una de las causas más comunes de incidentes y accidentes.

Para contrarrestar la complacencia es esencial:

Mantener la vigilancia y la conciencia situacional:

- Es crucial estar atento a los detalles, incluso en tareas rutinarias.
- Seguir los procedimientos y listas de verificación.
- No se deben omitir pasos, incluso si se considera que se conocen bien las tareas.

Promover la comunicación abierta y el trabajo en equipo:

- El intercambio de información y la verificación mutua pueden ayudar a identificar errores y riesgos.

Fomentar una cultura de seguridad:

- Es importante crear un ambiente donde se valore la seguridad y donde los errores puedan ser reportados sin temor a represalias.

Factores que contribuyen a la complacencia:

Rutina:

La repetición de tareas puede generar un estado de automatismo, donde los individuos dejan de prestar atención a los detalles importantes.

Cultura de seguridad inadecuada:

En algunos casos, la cultura organizacional puede no priorizar la seguridad aérea, lo que puede llevar a la complacencia.

Confianza excesiva en la tecnología:

La dependencia de la automatización puede llevar a una disminución de la **vigilancia humana**, especialmente cuando un sistema falla.

Reporta en www.sarsev.cl

Tu reporte puede ser una valiosa herramienta de prevención de accidentes de aviación.

¡Gracias!

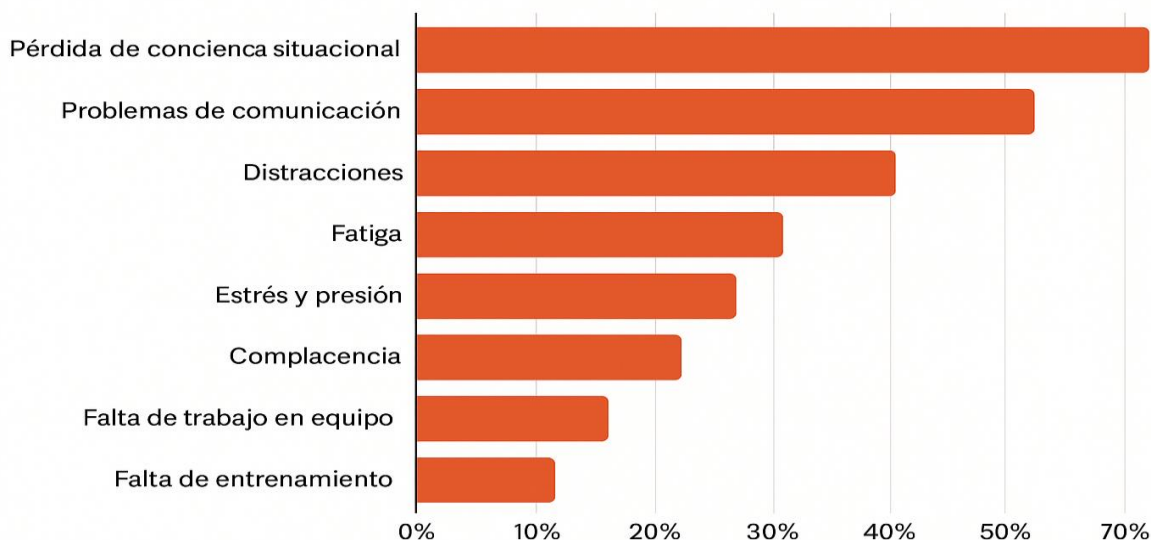
Visítanos en

@chilesarsev Instagram

escribenos a

contacto@sarsev.cl

Factores humanos más comunes en accidentes de aviación



Las siguientes cifras están basadas en estudios de seguridad operacional de OACI, FAA y NTSB y reflejan tendencias generales observadas en múltiples investigaciones.