01 de noviembre del 2026

Recepción de un vehículo que ingresa al taller

Compañeros, la seguridad del mantenimiento comienza incluso antes de abrir el capó. Cuando un volquete, camioneta, camión, cisterna o cargador ingresa al taller, el mecánico necesita saber por qué llegó, qué fallas presentó y en qué condiciones quedó estacionado. Una entrega incompleta puede exponer al personal a un movimiento inesperado o a una falla que nadie advirtió.

Antes de aceptar la unidad debemos coordinar con el operador, identificar el equipo y confirmar el motivo de la intervención. Es importante consultar si observó pérdida de frenos, fugas, sobrecalentamiento, fallas eléctricas o movimientos anormales. No debemos guiarnos solamente por la descripción de la orden de trabajo.

La unidad debe quedar en el área autorizada, con el motor apagado cuando corresponda, freno de estacionamiento aplicado y las medidas de inmovilización indicadas para el terreno y el trabajo. Debemos comprobar que no quede una persona dentro de la zona de maniobra ni una carga o implemento en posición peligrosa.

Finalmente, registremos las condiciones recibidas y señalemos cualquier restricción antes de iniciar la reparación. Si la información es contradictoria o no conocemos el estado del equipo, no improvisemos una prueba: consultemos al responsable y evaluemos los riesgos.

Por ejemplo, un conductor entrega un camión diciendo solamente que «hace ruido». Al preguntar, el mecánico descubre que también perdió presión de frenos durante el recorrido. Ese dato cambia por completo la forma de recibirlo.

MENSAJE FINAL:

La primera herramienta del mecánico es la información correcta. Recibe, verifica y asegura el vehículo antes de intervenirlo.

02 de noviembre del 2026

Retroceso controlado para ingresar a la bahía de mantenimiento

En los talleres de planta, una maniobra de retroceso puede parecer rutinaria, pero reúne peatones, herramientas, otros vehículos y puntos donde la visibilidad es limitada. Incluso a baja velocidad, un volquete o una camioneta puede golpear a una persona o una estructura.

Antes de ingresar, el conductor debe identificar la ruta autorizada y comprobar que el espacio esté libre. Si la maniobra requiere un señalero, este debe ser una persona designada, ubicada fuera de la trayectoria del vehículo y en un punto visible para el conductor, siguiendo las señales acordadas.

Nadie debe caminar detrás del vehículo, entre este y una pared, ni cruzar por la ruta de retroceso. Si el conductor pierde de vista al señalero o aparece un obstáculo, debe detener la maniobra de inmediato. La alarma y los espejos ayudan, pero no sustituyen la verificación visual.

Los mecánicos deben evitar hacer gestos contradictorios o dar instrucciones simultáneas desde distintos lugares. Una sola comunicación clara y un área controlada previenen movimientos inesperados.

Por ejemplo, un trabajador intenta pasar entre un camión que retrocede y un estante para ahorrar unos pasos. El conductor no puede verlo por el espejo.

MENSAJE FINAL:

Si pierdes visibilidad o comunicación, detén el movimiento. Ninguna maniobra justifica poner a alguien en la línea de fuego.

03 de noviembre del 2026

Separación entre peatones y vehículos en el taller

En mantenimiento vehicular convivimos con personas a pie, camionetas, volquetes y, en ocasiones, equipos de apoyo. El riesgo no aparece solamente cuando los vehículos van rápido: también existe durante movimientos cortos entre posiciones de trabajo.

Por eso, las zonas de paso deben mantenerse diferenciadas de las áreas donde se estacionan, prueban o desplazan equipos. No debemos colocar repuestos, mangueras o herramientas sobre las rutas peatonales ni utilizarlas como espacio temporal de almacenamiento.

Antes de pasar junto a un vehículo detenido, confirmemos si existe personal preparándolo para arrancar o moverlo. Nunca asumamos que un motor apagado significa que la unidad permanecerá inmóvil. Mantengamos contacto visual con el conductor y respetemos las áreas delimitadas.

Si una tarea obliga a ocupar temporalmente un pasillo, debemos coordinar el cierre o desvío con la supervisión. La organización física del taller es una barrera preventiva; no se reemplaza por gritar «cuidado» en el último momento.

Por ejemplo, un mecánico deja una caja de repuestos sobre el paso peatonal y los compañeros deben rodear un volquete estacionado para continuar caminando.

MENSAJE FINAL:

Los peatones necesitan su propio espacio seguro. No convirtamos las rutas de circulación en zonas de trabajo improvisadas.

04 de noviembre del 2026

Control de llaves y prevención de arranques no autorizados

Durante una reparación, un arranque inesperado puede poner en movimiento ventiladores, correas, ruedas o implementos. Este riesgo aumenta cuando varias personas tienen acceso a las llaves del mismo vehículo y no conocen el estado del trabajo.

Antes de intervenir debemos aplicar el procedimiento de inmovilización y control de energías que corresponda a la tarea. Retirar la llave por sí solo no garantiza una condición segura: algunos equipos pueden almacenar energía o contar con otros modos de arranque y alimentación.

Es necesario identificar claramente la unidad en reparación y controlar quién está autorizado para ponerla en marcha. Nadie debe entregar las llaves ni ordenar una prueba sin confirmar que los mecánicos se encuentran fuera de las zonas de riesgo, que las protecciones estén instaladas y que exista coordinación.

Si otro trabajador solicita encender el motor para hacer una verificación, debemos detener la actividad, evaluar qué cambia en los controles y seguir la secuencia establecida. Nunca utilicemos acuerdos verbales como sustituto de un bloqueo exigido por el procedimiento.

Por ejemplo, un segundo mecánico llega y enciende el motor pensando que el compañero ya terminó, mientras todavía hay herramientas cerca de la transmisión.

MENSAJE FINAL:

Una llave fuera de control puede convertirse en un arranque inesperado. Autoriza y coordina cada puesta en marcha.

05 de noviembre del 2026

Vehículos estacionados en pendiente: el peligro de rodar

No siempre recibimos los vehículos sobre un piso totalmente nivelado. En patios y zonas de apoyo de la planta puede existir una pendiente suficiente para que un equipo se desplace por gravedad si no está correctamente asegurado.

Antes de trabajar evaluemos el terreno, la dirección de posible desplazamiento y el peso del vehículo. Siempre que sea posible, el mantenimiento debe realizarse en una superficie estable y nivelada. Si las condiciones obligan a trabajar en otro lugar, deben aplicarse los controles específicos autorizados.

El freno de estacionamiento no debe considerarse la única barrera. Cuando corresponda deben instalarse calzas adecuadas, en los puntos y sentidos indicados, y comprobar que el equipo esté inmóvil antes de aproximarse. Nunca usemos piedras, maderas sueltas u objetos improvisados como reemplazo de los dispositivos establecidos.

Antes de liberar una rueda, transmisión o freno, volvamos a revisar la inmovilización: la intervención podría eliminar una barrera que mantenía detenido al vehículo. En caso de duda, suspendamos la tarea y reubiquemos la unidad.

Por ejemplo, se planea reparar una transmisión en un vehículo que quedó ligeramente inclinado. Al intervenir, una conexión mecánica que ayudaba a retenerlo podría dejar de hacerlo.

MENSAJE FINAL:

La gravedad no descansa. Un equipo inmovilizado de forma segura es la condición inicial de toda reparación.

06 de noviembre del 2026

El gato eleva, pero no sostiene el vehículo para trabajar debajo

Levantar una camioneta o camión permite acceder a componentes, pero crea un peligro que puede ser mortal: la caída del vehículo. Un gato hidráulico está diseñado para elevar según sus especificaciones; no debemos asumir que basta para mantener la carga mientras alguien trabaja debajo.

Antes de elevar, identifiquemos el punto de apoyo definido por el fabricante, la capacidad del equipo de elevación y la resistencia del piso. No utilicemos apoyos improvisados ni levantemos un vehículo sobre una superficie que pueda hundirse o deslizar.

Una vez elevada la unidad, instalemos los soportes mecánicos certificados y adecuados al peso y geometría, siguiendo el procedimiento. Comprobemos su posición y estabilidad antes de entrar a la zona inferior. Ningún compañero debe situarse bajo una carga cuya sustentación no ha sido verificada.

Si el gato pierde presión, muestra fugas o se inclina, debemos detener el trabajo y corregir la condición sin exponernos bajo el equipo. Recordemos que el EPP no protege frente al aplastamiento por un vehículo.

Por ejemplo, un mecánico piensa cambiar rápidamente una pieza bajo una camioneta sostenida únicamente por el gato, porque la tarea «solo demora dos minutos».

MENSAJE FINAL:

Elevar no es asegurar. Nunca ingreses debajo de un vehículo sin soportes adecuados y estabilidad verificada.

07 de noviembre del 2026

Antes de ingresar bajo el chasis: revisar el espacio completo

Bajo un vehículo podemos encontrar travesaños, tuberías, partes calientes, residuos y puntos donde el cuerpo queda con poca posibilidad de escape. El error es concentrarse únicamente en la pieza que vamos a reparar y olvidar las condiciones alrededor.

Antes de ingresar debemos verificar inmovilización, soportes, ausencia de movimiento posible y control de las energías que correspondan. Revisemos si hay fluidos goteando, piezas suspendidas, componentes que podrían caer y una ruta libre para salir sin arrastrarnos entre herramientas.

La iluminación debe ser suficiente y los cables o lámparas deben encontrarse protegidos. No coloquemos recipientes, cajas o partes desmontadas en el único espacio de salida. Si se requiere retirar un elemento pesado, planifiquemos cómo se soportará antes de soltar sus fijaciones.

Cuando el trabajo sea complejo, coordinemos con un compañero que conozca la intervención y mantengamos una comunicación efectiva. Ante un cambio de condición, debemos salir, reevaluar y restablecer los controles antes de continuar.

Por ejemplo, durante una reparación debajo de un volquete, alguien deja una caja de herramientas en la salida y otro trabajador comienza a mover un implemento sin avisar.

MENSAJE FINAL:

Antes de entrar bajo el chasis, asegúrate de poder trabajar y salir de forma segura.

08 de noviembre del 2026

Tres puntos de apoyo al subir a cabinas y plataformas

Los mecánicos suben a cabinas, estribos y plataformas para inspeccionar equipos altos. Estas subidas y bajadas generan caídas cuando la persona se apresura, salta o utiliza un componente que no fue diseñado como peldaño.

Antes de subir, observemos el estado de escalones, pasamanos y superficies de apoyo. El barro, la grasa o la humedad reducen la adherencia. Si una agarradera está suelta o un estribo está dañado, reportemos la condición y evitemos utilizarlo hasta corregirla.

Cuando el diseño del vehículo lo permita, mantengamos tres puntos de contacto, mirando hacia la unidad. No subamos con herramientas o repuestos en las manos que nos impidan sujetarnos. Utilicemos medios adecuados para trasladar los elementos de trabajo por separado.

Nunca descendamos de un salto ni bajemos dando la espalda al equipo. La altura de una cabina de volquete o cargador puede ser suficiente para producir una lesión grave de tobillo, rodilla o espalda.

Por ejemplo, un mecánico termina una revisión y salta desde un estribo porque tiene prisa para atender otra unidad.

MENSAJE FINAL:

La subida y la bajada también son parte del trabajo. Tres puntos de apoyo y cero saltos.

09 de noviembre del 2026

Capós y tapas pesadas: evitar cierres inesperados

Un capó, tapa de compartimiento o puerta lateral puede caer por el peso propio, una ráfaga de viento o una falla del amortiguador de soporte. Las lesiones se producen cuando la cabeza, el cuello o las manos quedan bajo la trayectoria de cierre.

Antes de abrir una cubierta identifiquemos su peso, bisagras, seguros y dispositivo de retención. Comprobemos que el sistema de apoyo se encuentre en condiciones adecuadas. No confiemos en un amortiguador deteriorado o una varilla deformada.

Si debemos permanecer bajo una tapa, esta debe encontrarse asegurada mediante el dispositivo aprobado para el equipo. Mantengamos manos y dedos fuera de las bisagras y puntos de pellizco. Nunca improvisemos apoyos con destornilladores, palos o herramientas inestables.

Cuando el capó sea muy pesado o la apertura requiera más de una persona, coordinemos cada movimiento. Para cerrar, confirmemos primero que no hay herramientas, cables ni compañeros en el recorrido.

Por ejemplo, un capó parece estable, pero comienza a descender cuando el mecánico se inclina sobre el motor para alcanzar una manguera.

MENSAJE FINAL:

Una tapa abierta no siempre está asegurada. Revisa el soporte antes de exponerte bajo ella.

MEDSURSA
Minera Española del Sur S. A.

10 de noviembre del 2026

Muelles y componentes tensionados: energía que no se ve

En los vehículos existen resortes, tensores, amortiguadores y mecanismos capaces de acumular energía mecánica. Aunque una pieza esté quieta, puede desplazarse violentamente cuando se libera una fijación o se utiliza una herramienta incorrecta.

Antes de desmontar debemos reconocer si el componente está comprimido, estirado o sometido a carga. Es indispensable consultar el procedimiento del fabricante, identificar las herramientas especiales requeridas y verificar que el conjunto esté correctamente soportado.

No aflojemos pernos al azar ni usemos palancas improvisadas para liberar un resorte. Mantengámonos fuera de su posible trayectoria y nunca situemos la cara o las manos frente a la pieza que podría salir proyectada. Los trabajos que requieren compresores de resortes deben ser realizados por personal competente y con equipos adecuados.

Si desconocemos qué elemento sostiene la tensión, debemos detenernos y consultar. Reconocer una energía almacenada antes de soltarla puede evitar golpes, atrapamientos y lesiones graves.

Por ejemplo, un mecánico observa una pieza de suspensión y piensa retirar primero el perno que tiene más a la vista, sin conocer si mantiene comprimido un resorte.

MENSAJE FINAL:

Que una pieza no se mueva no significa que no tenga energía. Identifica la tensión antes de desmontar.

11 de noviembre del 2026

Pernos agarrotados: no convertir la fuerza en accidente

En los vehículos que trabajan con polvo, humedad y barro, es frecuente encontrar tornillos y tuercas trabados. El riesgo aumenta cuando intentamos liberarlos con golpes descontrolados, llaves demasiado largas o posiciones que dejan el cuerpo expuesto.

Primero debemos verificar la herramienta correcta, el tamaño de la cabeza y el estado de la fijación. Busquemos una postura estable y una trayectoria libre por si la llave resbala o el perno cede repentinamente. Evitemos extender herramientas con tubos improvisados que alteren su capacidad o generen pérdida de control.

Cuando se requieran productos penetrantes, calor u otra técnica especial, debemos revisar el procedimiento y controlar la presencia de materiales inflamables o componentes sensibles. No golpeemos cerca de mangueras, depósitos o piezas frágiles sin evaluar el riesgo.

Si el elemento continúa trabado, es preferible detenerse y elegir un método aprobado que insistir hasta romper la herramienta. La experiencia no reemplaza una buena evaluación de la fuerza y la línea de impacto.

Por ejemplo, al hacer mucha fuerza sobre una llave, esta se sale de la tuerca y la mano del mecánico golpea el borde del chasis.

MENSAJE FINAL:

Antes de aplicar fuerza, piensa qué ocurrirá cuando desaparezca la resistencia.

12 de noviembre del 2026

Extractores mecánicos: retirar piezas sin improvisar

Los extractores permiten desmontar rodamientos, poleas y otras piezas ajustadas. Utilizarlos de manera incorrecta puede ocasionar proyección de componentes, rotura de garras y golpes en manos u ojos.

Antes de instalar un extractor, debemos asegurarnos de que su diseño y capacidad sean adecuados al componente. Inspeccionemos las garras, el tornillo central y los puntos de contacto. La pieza debe estar soportada para que no caiga cuando se libere.

Coloquémonos fuera de la trayectoria probable de una pieza expulsada y utilicemos las protecciones establecidas. No añadamos golpes o extensiones que el fabricante no autorice. Si la extracción requiere calor o presión adicional, debemos reevaluar los riesgos y utilizar el procedimiento específico.

Cuando observemos deslizamiento, deformación o un esfuerzo mayor al esperado, detengamos la operación. Una pieza que no sale fácilmente puede indicar que elegimos la herramienta equivocada o que falta retirar una fijación.

Por ejemplo, una polea se encuentra muy ajustada y el mecánico decide hacer palanca con dos destornilladores. Uno se dobla y sale proyectado.

MENSAJE FINAL:

La herramienta correcta controla la fuerza. Nunca conviertas una extracción difícil en una maniobra improvisada.

13 de noviembre del 2026

Desmontaje de piezas pesadas: planificar dónde caerían

Un alternador, una rueda, una caja de cambios o un componente estructural puede parecer manejable hasta que queda libre de su última fijación. En ese momento su peso puede provocar una caída o atrapar dedos contra el chasis.

Antes de desmontar debemos conocer el peso aproximado y el centro de gravedad del componente, además de la posición desde la que se retirará. Si no podemos sostenerlo de manera segura, corresponde utilizar medios de apoyo o elevación adecuados y personal competente.

Nunca dejemos una mano bajo la pieza para «atraparla» cuando caiga. Aseguremos el componente antes de aflojar los elementos que lo sostienen y mantengamos la zona inferior despejada. La coordinación entre dos mecánicos debe incluir quién controla la carga y quién retira las fijaciones.

Una vez retirada, coloquemos la pieza sobre una superficie estable sin bloquear pasillos. No iniciemos el desmontaje pensando que improvisaremos el apoyo cuando ya esté suelta.

Por ejemplo, en la reparación de una camioneta, un componente queda apoyado en un solo tornillo mientras el mecánico busca dónde colocarlo.

MENSAJE FINAL:

Antes de aflojar el último perno, ya debes saber quién o qué sostendrá el peso.

14 de noviembre del 2026

Tornillería retirada: evitar piezas olvidadas y montajes incorrectos

Una reparación segura también depende del orden con que tratamos las piezas pequeñas. Pernos de distinto largo, arandelas y seguros pueden parecer iguales, pero ocupar posiciones específicas en un vehículo.

Cuando desmontemos un conjunto, identifiquemos la procedencia de sus fijaciones y ubiquémoslas en bandejas o recipientes organizados. Evitemos dejarlas sueltas sobre los guardabarros, dentro del compartimiento del motor o en el suelo.

No sustituyamos una fijación por otra solo porque la rosca encaje. Debemos comprobar especificación, resistencia, longitud y método de ajuste indicado por el fabricante. Si falta una pieza o aparece una tuerca sobrante, detengamos la entrega del vehículo hasta aclarar la situación.

El control de las piezas retiradas también evita que un objeto extraño caiga cerca de mecanismos móviles durante las pruebas. Una reparación ordenada disminuye errores que podrían convertirse en fallas durante la operación.

Por ejemplo, al terminar una intervención aparecen dos arandelas que nadie reconoce, pero el vehículo ya está listo para encenderse.

MENSAJE FINAL:

Una pieza que sobra puede indicar un control que falta. No entregues un vehículo con dudas de montaje.

MEDSURSA
Minera Española del Sur S. A.

15 de noviembre del 2026

Llaves de impacto: fuerza controlada, no golpes sin medida

Las llaves de impacto se usan para aflojar y ajustar fijaciones, pero la fuerza que transmiten puede ocasionar daños, atrapamientos o la rotura de dados no adecuados. El ruido y las vibraciones también deben controlarse.

Antes de usar una llave de impacto debemos verificar que el dado sea del tipo previsto para impacto, sin fisuras ni desgaste excesivo. Las extensiones y adaptadores deben ser compatibles. No usemos dados manuales comunes cuando el fabricante exija accesorios especiales.

Aseguremos una postura estable y mantengamos los dedos lejos de las zonas de reacción de la herramienta. Si una tuerca está dañada o el dado no encaja correctamente, no debemos insistir. Los sujetadores críticos deben verificarse finalmente con el método y torque establecidos; la llave de impacto no sustituye esa comprobación.

Al terminar, desconectemos o aseguremos la herramienta según el procedimiento y guardemos los accesorios. Nunca apuntamos una herramienta en funcionamiento hacia un compañero.

Por ejemplo, un dado común se fisura durante el uso con una llave de impacto y un fragmento sale despedido.

MENSAJE FINAL:

La potencia exige accesorios correctos. Utiliza la herramienta adecuada y confirma los ajustes críticos.

MEDSURSA
Minera Española del Sur S. A.

16 de noviembre del 2026

Mangueras neumáticas y conexiones rápidas

Las mangueras de aire que alimentan herramientas del taller pueden generar tropiezos, golpes por movimiento repentino o pérdidas de control si una conexión se desprende.

Antes de conectar la herramienta debemos revisar la manguera, su presión de trabajo, acoples y seguros. No utilicemos conexiones deterioradas ni adaptemos piezas que no sean compatibles. Cuando el diseño y procedimiento lo exijan, utilicemos sistemas de retención contra latigazos.

Coloquemos la manguera fuera de las rutas de paso y evitemos que roce bordes filosos, superficies calientes o ruedas. Para desconectar, primero debemos aislar la alimentación y liberar la presión residual mediante el método establecido: nunca soltar una conexión presurizada esperando que «no pase nada».

Si observamos un acople con fuga o una manguera hinchada, debemos retirarla de servicio e informar. Una falla pequeña puede transformarse en un movimiento violento cuando el circuito está presurizado.

Por ejemplo, una manguera atraviesa el paso entre dos vehículos; un mecánico tropieza y casi cae, mientras el acople está flojo.

MENSAJE FINAL:

El aire a presión debe mantenerse dentro del sistema y la manguera fuera del camino de las personas.

MEDSURSA
Minera Española del Sur S. A.

17 de noviembre del 2026

Aire comprimido: nunca para limpiar ropa o piel

Por costumbre, algunos trabajadores utilizan aire comprimido para quitar polvo del uniforme, limpiar guantes o soplar directamente sobre una pieza sin evaluar el entorno. Esta práctica puede proyectar partículas a los ojos, introducir aire en tejidos y dispersar contaminantes.

Nunca debemos dirigir aire comprimido hacia el cuerpo de una persona ni utilizarlo como juego. Para la limpieza personal se emplean métodos autorizados que no introduzcan presión ni dispersen polvo hacia el rostro o vías respiratorias.

Si se utiliza aire para una tarea técnica permitida, debemos cumplir las restricciones de presión, boquillas y protección previstas por el procedimiento. La pieza debe permanecer asegurada y otras personas fuera de la trayectoria de proyección. No usemos aire para limpiar restos de polvo potencialmente peligroso cuando exista un método más seguro.

Cuando observemos que otro trabajador se limpia el mameluco con la pistola neumática, debemos intervenir y explicar el peligro. Lo que parece una forma rápida de limpiar puede terminar en una lesión seria.

Por ejemplo, un trabajador dirige la pistola de aire sobre su pantalón para retirar polvo después de desmontar una pieza.

MENSAJE FINAL:

El aire comprimido es energía, no una escoba. Nunca lo apuntes a las personas.

18 de noviembre del 2026

Repuestos similares: cómo evitar un montaje peligroso

En mantenimiento vehicular existen filtros, sensores, mangueras, fijaciones y componentes que se parecen físicamente, pero no tienen necesariamente la misma especificación. Una pieza incorrecta puede fallar cuando el vehículo regrese a servicio.

Antes de montar un repuesto debemos cotejar el código, modelo del vehículo, número de parte y características exigidas. No debemos basarnos únicamente en que la pieza entra o tiene un tamaño parecido.

Si el repuesto tiene diferencias de material, resistencia, conexión, dimensión o presión nominal, corresponde consultar al responsable técnico antes de instalarlo. Las equivalencias deben estar aprobadas. Evitemos utilizar una pieza de procedencia desconocida para salir de una urgencia.

Durante el montaje mantengamos limpia e identificada la pieza nueva y conservemos la documentación necesaria. Si detectamos un error, corresponde corregirlo antes de realizar pruebas, no esperar a ver si el vehículo funciona.

Por ejemplo, para una camioneta llegan dos mangueras casi idénticas, pero una no está diseñada para la temperatura y presión del sistema.

MENSAJE FINAL:

Que una pieza encaje no significa que sea segura. Verifica la especificación antes de montarla.

MEDSURSA
Minera Española del Sur S. A.

19 de noviembre del 2026

Iluminación portátil segura durante la reparación

Los mecánicos necesitan observar bien el motor, el chasis y los rincones del taller. Trabajar con poca luz favorece errores, posiciones forzadas y lesiones por contacto accidental con superficies o herramientas.

Antes de utilizar una lámpara portátil, revisemos su carcasa, cable, conector y nivel de protección adecuado al entorno. Si hay agua, aceites, vapores inflamables u otras condiciones especiales, debemos utilizar el equipo autorizado para ese riesgo. No introduzcamos lámparas improvisadas en áreas donde pudieran ser una fuente de ignición.

Coloquemos la luz de manera que no deslumbre a los compañeros ni pueda caer sobre partes móviles o calientes. Los cables deben mantenerse fuera de zonas de paso y alejados de bordes que puedan cortarlos. No sujetemos las lámparas con conexiones precarias.

Si la iluminación es insuficiente para identificar con claridad la pieza, la fijación o un punto de atrapamiento, debemos detenernos y mejorar las condiciones antes de continuar.

Por ejemplo, un mecánico trabaja bajo el chasis con la luz del celular y una mano ocupada, mientras intenta retirar un tornillo.

MENSAJE FINAL:

Una buena iluminación evita errores y nos permite mantener las manos donde deben estar.

20 de noviembre del 2026

Ergonomía al trabajar agachados y sobre el motor

El mantenimiento vehicular exige inclinarse sobre motores, agacharse frente a ruedas o trabajar con los brazos elevados. Mantener estas posiciones por mucho tiempo puede generar molestias musculares y disminuir nuestra precisión.

Antes de iniciar debemos elegir una altura de trabajo y una postura que nos permitan acercarnos a la tarea sin doblar excesivamente la espalda ni estirar los brazos. Cuando existan plataformas, bancos o ayudas apropiadas, debemos utilizarlas conforme al procedimiento.

Organizar herramientas al alcance evita giros repetidos del tronco y extensiones innecesarias. Para mover componentes pesados, solicitemos apoyo o medios auxiliares; no intentemos sostener una pieza y al mismo tiempo realizar un ajuste complejo.

Cambiemos de posición cuando sea posible e informemos las molestias recurrentes para que se evalúen las condiciones del puesto. La prevención ergonómica también es una forma de trabajar con mayor control sobre las herramientas.

Por ejemplo, un trabajador permanece inclinado sobre el motor durante mucho tiempo, con los pies lejos del vehículo y una herramienta extendida al máximo.

MENSAJE FINAL:

No esperes al dolor para mejorar tu postura. Prepara el acceso antes de comenzar.

21 de noviembre del 2026

Trabajos simultáneos: dos mecánicos pueden crear un riesgo

En un taller varios trabajadores pueden intervenir vehículos cercanos o incluso el mismo equipo. Aunque cada tarea parezca segura por separado, juntas pueden generar riesgos que nadie anticipó.

Por ejemplo, una persona podría limpiar una zona con un producto inflamable mientras otra se prepara para generar chispas; o un trabajador podría girar una rueda cuando su compañero tiene las manos cerca de un componente.

Antes de empezar debemos informar quién hará cada tarea, qué partes pueden moverse, dónde se ubicarán las personas y qué actividades no deben coincidir. Si se modifica la secuencia o ingresa otro trabajador, debemos comunicarlo y actualizar los controles.

No debemos asumir que los demás conocen nuestro siguiente movimiento. Para cualquier prueba o acción que cambie el estado del vehículo, confirmemos que la zona esté despejada y que todos los involucrados hayan respondido.

Por ejemplo, un mecánico solicita encender el equipo para probar una reparación mientras otro continúa trabajando en la parte posterior.

MENSAJE FINAL:

Una tarea segura puede volverse peligrosa cuando se realiza sin coordinación con las demás.

22 de noviembre del 2026

Reparación de emergencia fuera del taller

No todas las fallas ocurren dentro del área de mantenimiento. Un equipo puede quedar inmovilizado en una vía interna o cerca de una zona operativa de la planta. Repararlo allí exige considerar riesgos que no existen dentro del taller.

Antes de acercarnos debemos coordinar con operaciones, identificar el tránsito vehicular, la pendiente, el estado del terreno y la visibilidad. La prioridad es proteger a las personas mediante delimitación, señalización y control del tránsito de acuerdo con los procedimientos de planta.

No debemos ubicarnos en la trayectoria de vehículos que pasan ni bajo una unidad inestable. Si se requiere trabajar con implementos elevados, componentes presurizados o energía eléctrica, deben implementarse los controles respectivos. Cuando las condiciones no permitan una reparación segura, debemos evaluar el traslado del vehículo al taller.

La urgencia de recuperar el equipo no justifica intervenir en una curva sin visibilidad, bajo lluvia intensa o en una vía sin protección. Es preferible coordinar una solución segura que crear una segunda emergencia.

Por ejemplo, una camioneta queda averiada cerca de una ruta por donde circulan volquetes. El mecánico llega con herramientas, pero aún no se controla el tránsito.

MENSAJE FINAL:

En una reparación en campo, primero se asegura el lugar; después se asegura el vehículo.

23 de noviembre del 2026

Vehículos después de un golpe: daños que pueden quedar ocultos

Cuando un vehículo llega después de un impacto, roce con una estructura o golpe contra una piedra, puede presentar daños que no se observan a primera vista. No basta con enderezar la pieza visible o comprobar que el motor encienda.

Debemos recopilar información sobre lo ocurrido y revisar si el impacto pudo afectar suspensión, dirección, ruedas, tuberías, soportes, frenos o sistemas de seguridad. La evaluación debe realizarla personal competente, según los criterios y procedimientos establecidos.

Si encontramos elementos deformados, conexiones dañadas o signos de fuga, corresponde restringir el uso del vehículo hasta evaluar y corregir la condición. No realizaremos pruebas dinámicas para «ver si aguanta» sin contar con autorización y controles.

También es importante registrar los daños encontrados y comunicar a operaciones qué componentes deben verificarse. Una reparación superficial puede dejar un peligro oculto que aparezca en la siguiente jornada.

Por ejemplo, un volquete golpea su parte inferior. A simple vista solo se aprecia un protector doblado, pero el impacto pudo alcanzar una tubería de frenos.

MENSAJE FINAL:

Después de un golpe, revisa más allá de la marca visible. Un daño oculto también puede causar accidentes.

24 de noviembre del 2026

Control de gases de escape durante pruebas de motor

Una vez reparado un vehículo, suele ser necesario encenderlo para confirmar el resultado. Esa prueba puede liberar gases de escape que se acumulan en zonas con ventilación insuficiente, además de generar ruido y partes móviles en funcionamiento.

Antes del arranque debemos verificar que la prueba se realizará en una zona autorizada y con ventilación o extracción adecuada. No mantengamos motores encendidos en un recinto cerrado si no están implementados los controles requeridos para los gases de combustión.

También debemos asegurar que el vehículo no pueda desplazarse, que las herramientas hayan sido retiradas y que las personas se mantengan lejos de ventiladores, correas, escapes y otras fuentes de peligro. No dejemos un motor de prueba funcionando sin vigilancia autorizada.

Si aparece olor anormal, humo, vibración peligrosa o una condición no prevista, detengamos la prueba y reevaluemos. Probar una reparación no debe crear una exposición innecesaria para quienes trabajan cerca.

Por ejemplo, en un taller semicerrado se deja encendido un camión para comprobar una reparación mientras otros mecánicos trabajan al lado.

MENSAJE FINAL:

Una prueba de motor solo es segura cuando también controlamos los gases, el movimiento y la presencia de personas.

25 de noviembre del 2026

Pruebas de movimiento: evitar que el vehículo se convierta en peligro

Después de intervenir dirección, transmisión o frenos, puede ser necesario realizar una prueba de desplazamiento. Estas pruebas requieren coordinación porque una falla todavía no detectada puede comprometer el control del vehículo.

El recorrido debe estar autorizado, con personal competente al mando y condiciones de tránsito adecuadas. Antes de mover la unidad, debemos verificar que no existan personas, herramientas o estructuras en la trayectoria y que las restricciones conocidas hayan sido evaluadas.

No se deben hacer pruebas improvisadas en pasillos del taller o zonas con peatones. Las verificaciones estacionarias y dinámicas deben seguir la secuencia indicada por el fabricante y el procedimiento interno. Si una prueba revela una anomalía, la unidad debe detenerse de manera controlada y regresar a revisión.

Los mecánicos que no participan en la prueba deben mantenerse fuera de la ruta. El propósito no es comprobar cuánto puede soportar una reparación, sino verificar el funcionamiento dentro de condiciones controladas.

Por ejemplo, un vehículo recién intervenido comienza a rodar en el patio sin que el personal sepa que se hará una prueba de frenos.

MENSAJE FINAL:

Las pruebas de desplazamiento se planifican; nunca se improvisan entre personas y equipos.

26 de noviembre del 2026

Registro de restricciones antes de devolver una unidad

En mantenimiento no toda intervención termina con el equipo completamente habilitado. Puede existir un repuesto pendiente, una observación por verificar o una condición que limite su funcionamiento. Esas restricciones deben comunicarse con precisión.

Al finalizar, el responsable debe comprobar las tareas realmente ejecutadas y registrar qué se revisó, qué se cambió, qué pruebas se hicieron y qué resultados se obtuvieron. No debemos marcar una actividad como terminada si no se realizó o no fue verificada.

Si el vehículo mantiene un defecto que compromete la seguridad, debe permanecer fuera de servicio conforme al procedimiento hasta que la condición sea corregida y se autorice su retorno. Una recomendación verbal sin registro puede perderse con el cambio de turno.

El personal de operaciones necesita información clara para tomar decisiones. El objetivo no es entregar la unidad más rápido, sino evitar que una condición conocida vuelva a poner en riesgo a un operador o a terceros.

Por ejemplo, un mecánico observa una falla intermitente pero el siguiente turno solo recibe la frase «ya está casi listo».

MENSAJE FINAL:

Lo que no se comunica puede convertirse en un peligro. Registra las restricciones antes de liberar el vehículo.

27 de noviembre del 2026

Entrega de unidad: conversación entre mecánico y operador

La devolución de un vehículo no debería reducirse a entregar las llaves. Después de una reparación, el operador necesita saber qué cambió, qué pruebas se realizaron y si existe alguna indicación especial de seguimiento.

Antes de la entrega debemos confirmar la liberación autorizada, verificar que el área esté libre de herramientas y que el vehículo tenga sus protecciones instaladas. El reporte debe coincidir con el trabajo realizado y con los resultados de las pruebas correspondientes.

Al explicar la intervención, debemos utilizar un lenguaje claro: qué se reparó, qué comportamiento debe observar el conductor y a quién debe informar si reaparece una anomalía. No debemos asegurar que un vehículo «está perfecto» cuando quedan verificaciones pendientes.

La coordinación es especialmente importante cuando el equipo pasa de mantenimiento al turno de noche o cambia de operador. Una buena entrega permite que los primeros kilómetros u horas de uso se realicen con conocimiento de los controles necesarios.

Por ejemplo, una camioneta retorna a servicio después de cambiar un componente. El operador desconoce que debe reportar inmediatamente un ruido que reapareció durante una prueba.

MENSAJE FINAL:

La reparación termina cuando el operador recibe un equipo seguro y comprende su condición.

28 de noviembre del 2026

Atención al trabajo repetitivo: evitar la confianza excesiva

Cuando repetimos muchas veces una actividad, como retirar protecciones, ajustar fijaciones o inspeccionar componentes, podemos empezar a actuar de forma automática y omitir verificaciones básicas. La familiaridad con la tarea no elimina los riesgos.

Antes de empezar, debemos confirmar que trabajamos en el vehículo correcto, que la condición del equipo no cambió y que contamos con los repuestos y herramientas necesarios. Una reparación parecida puede requerir controles diferentes entre una camioneta y un volquete.

La presión por atender varias unidades también favorece interrupciones. Si dejamos una tarea a medio hacer, conviene identificar su estado para que nadie asuma que está terminada. Al retomarla, revisemos nuevamente qué piezas están fijadas, qué energías permanecen controladas y qué falta verificar.

Si detectamos que estamos haciendo movimientos por costumbre, debemos detenernos y recuperar la atención. Una pausa breve para reevaluar puede evitar horas de trabajo perdido y una lesión grave.

Por ejemplo, un mecánico deja desmontada una cubierta para atender una urgencia y otro compañero cree que la unidad ya está lista para probar.

MENSAJE FINAL:

La rutina no debe conducir el trabajo. Cada intervención necesita una verificación consciente.

MEDSURSA
Minera Española del Sur S. A.

29 de noviembre del 2026

Fatiga al final del turno: cuándo pedir relevo

El personal de mantenimiento puede trabajar bajo presión cuando una unidad debe volver rápidamente a operación. Al final de una jornada larga, el cansancio reduce la atención, la coordinación y la capacidad para reconocer peligros.

Entre las señales de alerta se encuentran errores repetidos, dificultad para concentrarse, irritabilidad, movimientos torpes y necesidad de releer varias veces una instrucción. Cuando notemos estas condiciones debemos comunicarlas y seguir los mecanismos de gestión de fatiga de la empresa.

No iniciemos una reparación compleja o una prueba crítica sin valorar si contamos con descanso y personal suficiente. La supervisión debe distribuir el trabajo y coordinar apoyos o relevos cuando corresponda. Un turno que termina no justifica omitir registros, dejar protecciones pendientes o hacer pruebas apresuradas.

En el relevo debemos explicar claramente qué riesgos permanecen, qué piezas están desmontadas y qué controles no deben retirarse. La seguridad se mantiene entre turnos, no solo durante la presencia de una persona.

Por ejemplo, después de varias horas atendiendo emergencias, un mecánico comienza a confundir las herramientas y propone probar un vehículo sin revisar el montaje.

MENSAJE FINAL:

El cansancio también es un peligro. Informarlo a tiempo evita errores que pueden afectar a todo el equipo.

30 de noviembre del 2026

Cierre del mes: las tres preguntas antes de liberar un vehículo

Compañeros, durante el mes hemos revisado situaciones que aparecen todos los días en el taller: maniobras, equipos inmovilizados, herramientas, desmontajes, pruebas y comunicación. Ninguna medida aislada reemplaza la verificación final de todo el trabajo.

Antes de liberar una unidad hagámonos tres preguntas. Primera: ¿el vehículo está mecánicamente en condiciones de operar y las tareas fueron verificadas? Segunda: ¿retiramos herramientas, instalamos protecciones y confirmamos que no queda una condición peligrosa? Tercera: ¿el operador recibió la información y autorización correspondientes?

La respuesta debe basarse en registros, pruebas y criterios técnicos, no en suposiciones o en la urgencia por devolver el equipo. Si alguna condición continúa pendiente, debemos identificarla, comunicarla y mantener las restricciones que correspondan.

Una buena cultura preventiva no significa no cometer jamás un error: significa detectarlo a tiempo, corregirlo y evitar que una duda llegue hasta la persona que conducirá el vehículo.

Por ejemplo, un equipo está listo para salir del taller, pero todavía falta confirmar una fijación y el responsable de operaciones solicita las llaves.

MENSAJE FINAL:

El verdadero cierre de una reparación es entregar seguridad, no solamente un vehículo que enciende.