



Gobierno
Bolivariano
de Venezuela

Ministerio del Poder Popular
para el Transporte



BOLETÍN ESTADÍSTICO



Autoridad de Investigación
de Accidentes e Incidentes
de Aviación Civil

Nº 5

1^{er} Semestre 2019

Boletín Estadístico 1^{er} Semestre 2019

Aprobado por:

Hipólito Antonio Abreu Páez

Ministro del Poder Popular para el Transporte

Cnel. Juan Piñango Ovalles

Director General de la Oficina Administrativa
de Seguridad del Transporte



Revisado por:

Tahina Merchán Ortega

Lic. en Cs. Estadísticas

Elaborado por:

Carlos Labrador Salas

Lic. en Cs. Estadísticas

Caracas – Venezuela

Octubre 2019

Está permitida la reproducción total o parcial de este documento, siempre y cuando se cite la fuente.

Introducción

El estado venezolano como país suscriptor de los convenios internacionales y garante de la seguridad del sistema aéreo venezolano, se plantea como propósito la disminución de Accidentes e Incidentes aéreos, teniendo en cuenta que estos siempre estarán presentes en dicho sistema.

En este sentido, la Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte de Venezuela, como autoridad encargada de investigar los sucesos del sector aéreo y entendiendo la importancia de publicar información estadística oficial, se ha dado a la tarea de elaborar boletines estadísticos para su posterior publicación nacional e internacional.

Para llevar a cabo la elaboración de estos boletines, esta Oficina obtiene a través de los explotadores, los datos necesarios para el seguimiento de los eventos ocurridos en el país, implicando ello que dicha Autoridad debe recopilar, procesar y analizar este insumo con su respectiva metainformación, indispensable para poder desglosar estos registros según fabricante, categoría del suceso, sucesos según entidad federal, entre otros.

La idea principal de estos boletines es que sean insumo para cualquier ente, empresa o particular que requiera información necesaria para proponer o realizar correcciones en sus áreas de trabajo, y de esta manera potenciar un sector más seguro.

Definiciones

Accidente: Suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado durante el cual:

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Incidente Grave: Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente.



Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Aviación comercial: Comprende toda actividad aeronáutica relacionada con el traslado en aeronave por vía aérea de pasajeros, carga o correo, desde un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación con fines de lucro.

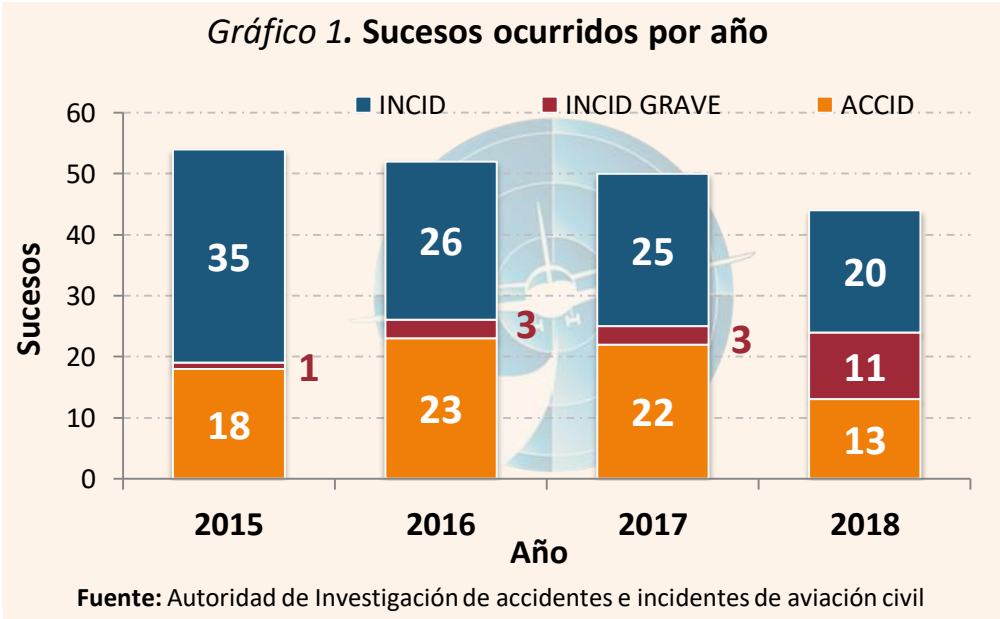
Fuentes: Anexo 13, Regulación Aeronáutica Venezolana
01. Equipo de Taxonomía Común CAST/OACI

CATEGORÍA DEL SUCESO	
ARC	Contacto anormal con la pista
CFIT	Vuelo controlado contra o hacia el terreno
F-NI	Fuego/humo (sin impacto)
FUEL	Relacionado con combustible
GCOL	Colisión en tierra
LOC-I	Pérdida de control en vuelo
MAC	Airprox/Alerta TCAS/Pérdida de Separación/Cuasi Colisión/Colisión
RE	Excursión de pista
SCF-NP	Falla o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo no motor)
SCF-PP	Falla o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor)
WILD	Fauna salvaje

Desarrollo

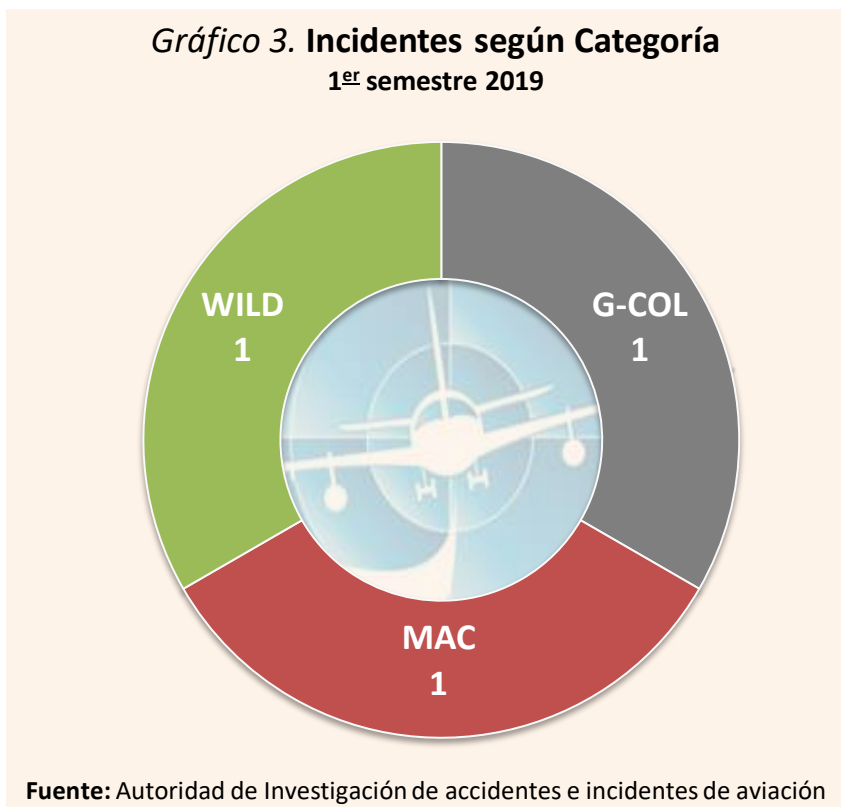
Como se refleja en este primer gráfico, para los últimos 4 años se reportaron 200 sucesos en total, registrando la menor cantidad de eventos en el año 2018.

En 2018 ocurrió algo peculiar, se registraron cantidades similares de ACCID e INCID GRAVE. Aunado a esto, ocurrieron 5 sucesos internacionales que no se reflejan en el gráfico.



El gráfico 2 refleja que el 43% de los sucesos del primer semestre 2019 se categorizaron como accidentes (9) igualando a los incidentes graves; el resto de los sucesos fueron catalogados como incidentes, 14%.

El comportamiento presentado en el gráfico es inusual, ya que los incidentes graves y los accidentes fueron superiores a los incidentes, cuando debería ser al contrario.



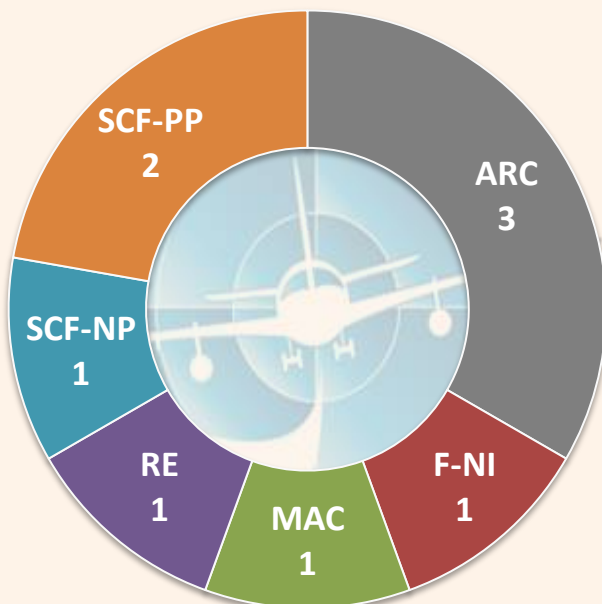
En las categorías reflejadas en el Gráfico 3, se aprecia que los incidentes se dividen en tres aristas: colisión en tierra (GCOL), airprox/alerta tcas/pérdida de separación/cuasi colisiones en aire/colisiones en aire (MAC) y fauna salvaje (WILD), registrando 33% cada una.

Es primera vez que la categoría MAC se presenta desde la publicación de estos boletines (2017).

La mayoría de los incidentes graves ocurridos, fueron originados por Contacto Anormal con la Pista (ARC) seguidamente de alguna falla del componente relacionada al grupo motor (SCF-PP), con tres y dos registros respectivamente, acumulando entre ellas el 56% de los incidentes graves

Gráfico 4. Incidentes Graves según Categoría

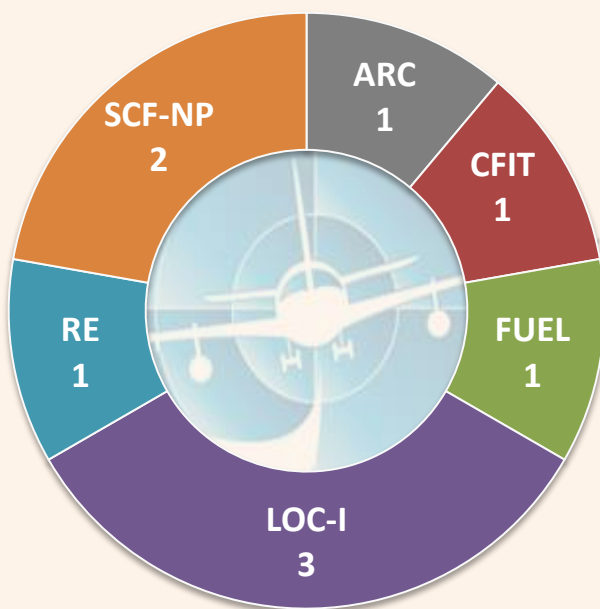
1^{er} semestre 2019



Fuente: Autoridad de Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Gráfico 5. Accidentes según Categoría

1^{er} semestre 2019



Fuente: Autoridad de Investigación de accidentes e incidentes de aviación

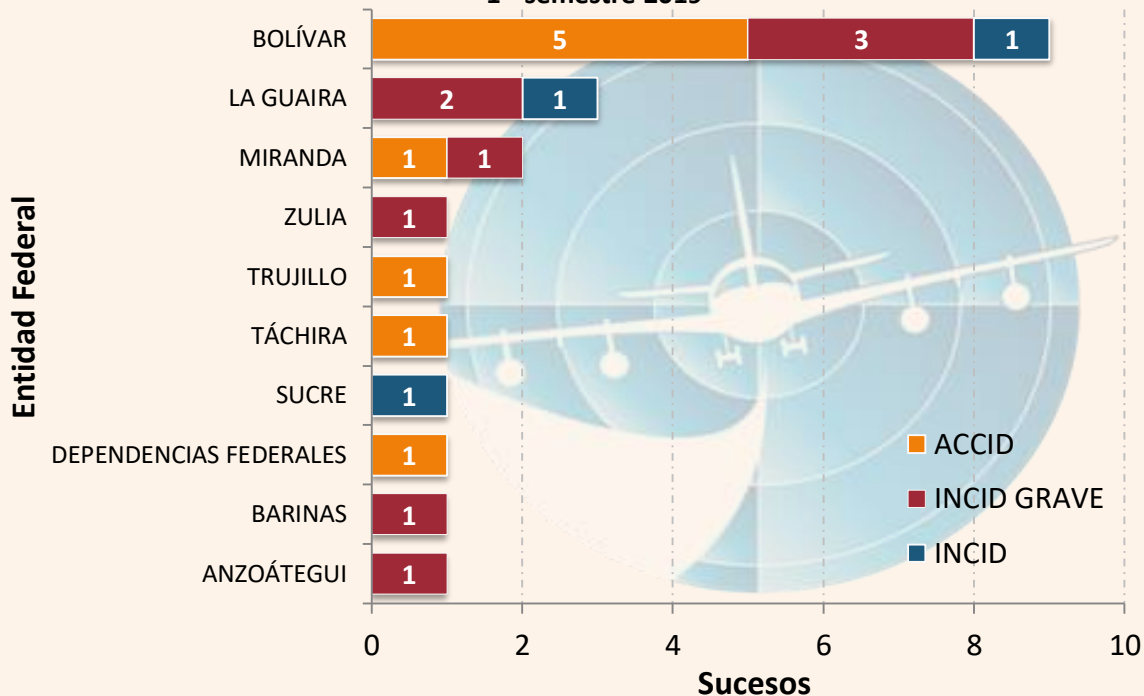
Perdida de control de vuelo (LOC-I) fue la categoría con más sucesos (3) según el gráfico 5, secundado por falla del componente relacionado al grupo no motor (SCF-NP), la cual registró dos accidentes.

Aunado a esto, ocurrió un accidente para cada una de las categorías restantes, aglomerando entre ellas el 44% con respecto al total de accidentes.



Gráfico 6. Sucesos según Entidad Federal

1er semestre 2019



Fuente: Autoridad de Investigación de accidentes e incidentes de aviación

El gráfico 6 expone una distribución de sucesos por categoría según la entidad federal donde ocurre. Este demuestra que en el estado Bolívar fue donde ocurrieron la mayor cantidad de sucesos (43%), aunado a ello, en dicho estado solo ocurrió un incidente, sin embargo sucedieron 5 de los 9 accidentes registrados a nivel nacional, con lo cual representa el 56% del total de accidentes.

El segundo estado con mayor cantidad de sucesos aeronáuticos registrados a nivel nacional, fue el

estado La Guaira, aglomerando el 14% del total de sucesos; en este estado no ocurrieron accidentes.

Miranda con 10% del total de los sucesos ocurridos, es el tercer estado con mayor sucesos a nivel nacional; por otra parte, el resto de los estados registraron cada uno 5%.

Es importante resaltar que en el extranjero ocurrió un incidente grave, en el cual se encuentra inmerso un explotador aéreo, y la Oficina por su parte le hizo seguimiento a este evento.

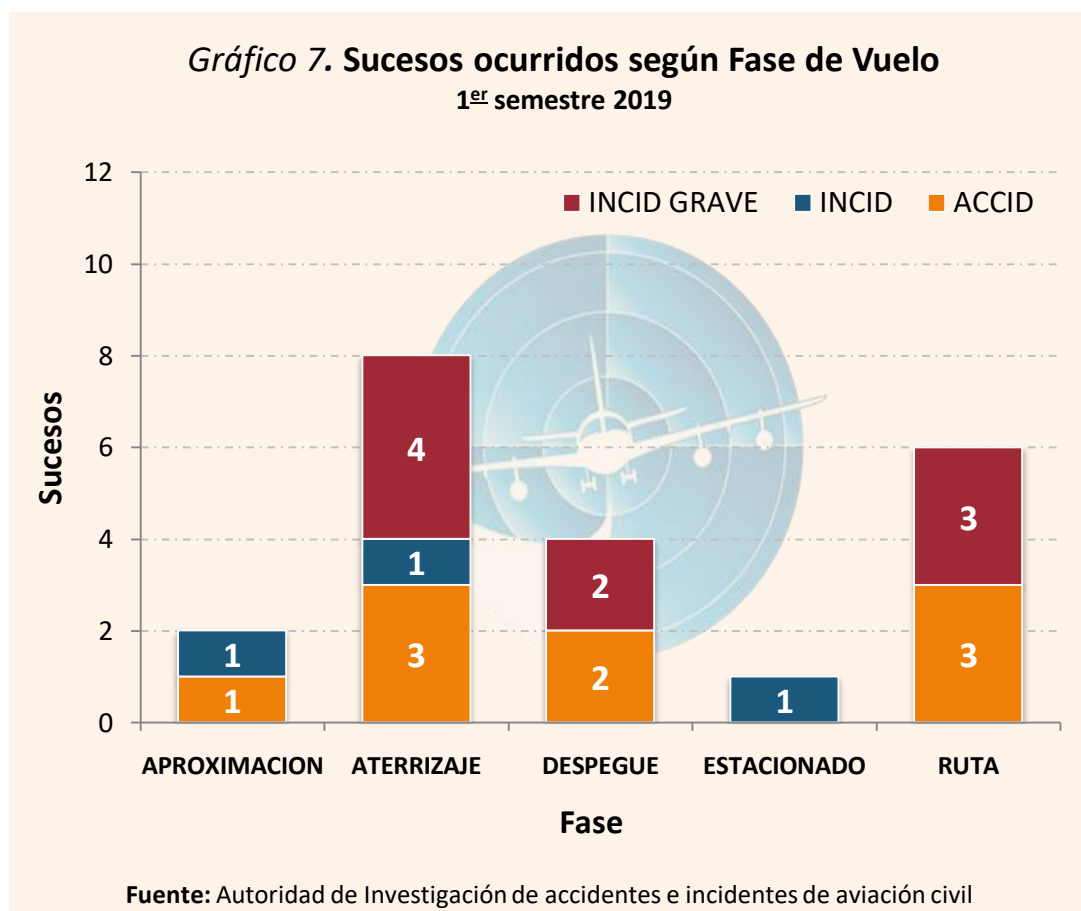
En el primer semestre 2019, se computaron 21 sucesos y la mayor cantidad de ellos acontecieron en la fase de vuelo aterrizaje (8), acumulando así el 38%; de estos ocho eventos, la mitad de ellos se registraron como incidentes graves, que al contrastar con el total de este tipo de sucesos representa el 44%.

Muy seguido de la fase aterrizaje, está la fase en ruta con 29% de los sucesos, dividiéndose en tres incidentes graves y tres accidentes para el primer semestre 2019.

En relación a los accidentes, se comparten el mayor valor la fase aterrizaje y la fase ruta, cada una con el 33%, seguido de la fase despegue con 2 sucesos (22%).

Para este período, el gráfico 7 refleja solamente tres incidentes ocurridos: uno en aproximación, uno en aterrizaje y el otro con la aeronave estacionada.

El único suceso internacional acontecido, se registró en la fase de despegue, aunque no se ve reflejado en el gráfico.

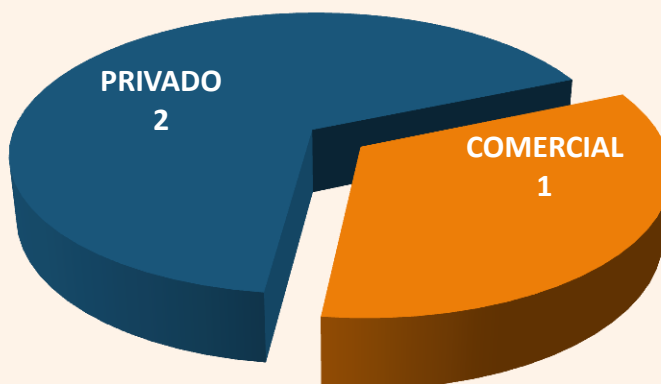


Para el primer semestre 2019 solo ocurrieron tres incidentes según lo presentado en el octavo gráfico; donde la aviación privada generó dos y la aviación comercial uno.

En boletines anteriores, los incidentes aglomeraban la mayor cantidad de sucesos, sin embargo para este quinto boletín se invierte este comportamiento histórico.

El gráfico de sector N° 9, evidencia que la aviación escuela no registró incidentes graves. El 56% de los incidentes graves fueron originados por la aviación privada, siguiendo así un comportamiento histórico en este caso.

Gráfico 8. Incidentes según Tipo de Operador
1^{er} semestre 2019

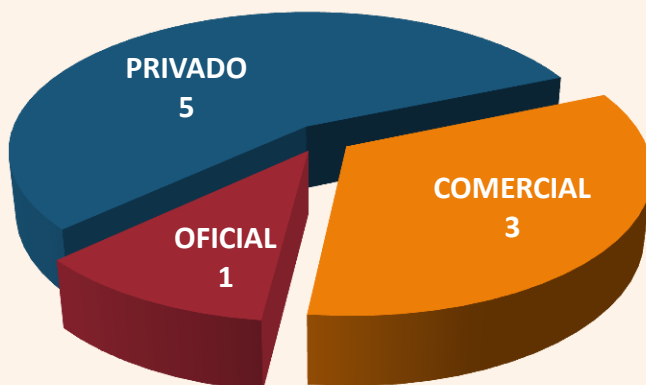


Fuente: Autoridad de Investigación de accidentes e incidentes de aviación civil

Por otra parte, la aviación comercial acumuló el 33% de los incidentes graves. Aunado a los sucesos reflejados en el gráfico 9, ocurrió un suceso internacional en el que se encuentra involucrado un explotador aéreo venezolano que fue registrado como incidente grave.

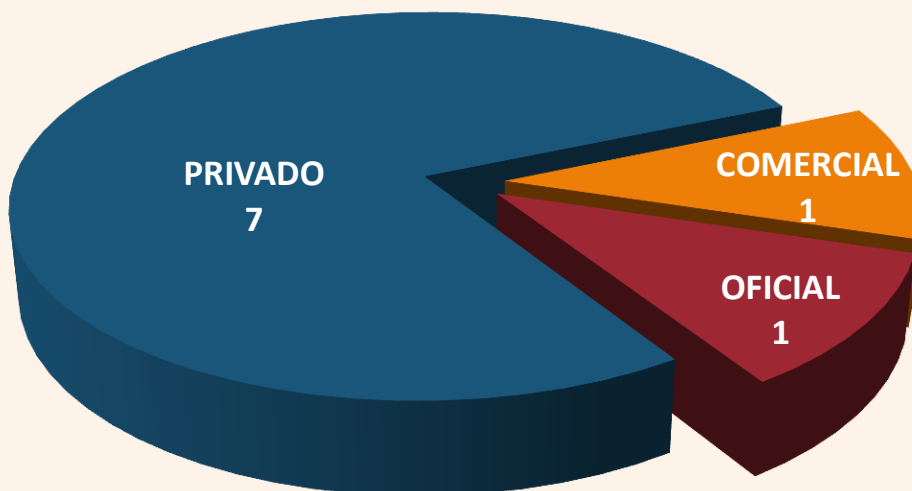
En general, la categoría de incidentes graves igualó a la categoría de los accidentes, ya que ellos registraron la mayor cantidad de sucesos (9), por lo cual es importante tomar medidas necesarias para revertir este resultado, puesto que es un comportamiento atípico en comparación con el patrón histórico presentado por lo boletines de semestres anteriores.

Gráfico 9. Incidentes Graves según Tipo de Operador
1^{er} semestre 2019



Fuente: Autoridad de Investigación de accidentes e incidentes de aviación civil

Gráfico 10. Accidentes según Tipo de Operador
1^{er} semestre 2019



Fuente: Autoridad de Investigación de accidentes e incidentes de aviación civil

El gráfico 10, refleja la mayor cantidad de sucesos (9 accidentes) y evidencia la ausencia de la aviación escuela. Las menores cantidades registradas fueron apuntadas a la aviación comercial y oficial con un evento cada una, 11% respectivamente.

La aviación privada fue la categoría con el 78% de los accidentes registrados para el primer semestre 2019, en los que tres de estos accidentes presentaron víctimas fatales (3 pasajeros y 3 tripulantes).

Ampliando el análisis referente a los sucesos según el tipo de operador, la aviación escuela es la gran ausente en ellos, por lo cual expone que este tipo de operador no estuvo involucrado en ningún evento en este período.

Por otra parte, la aviación oficial acumuló 2 sucesos en total (10%) y la aviación comercial 5 sucesos (24%); dejando con 14 sucesos a la aviación privada para así situarla como la mayor cantidad de eventos reportados (67%).



La tabla 1 refleja los 21 sucesos ocurridos en el primer semestre 2019 según fabricante, donde demuestra que CESSNA obtuvo el mayor porcentaje de los sucesos con el 29%, fabricante utilizado mayormente por la aviación privada y dejando en evidencia nuevamente que ese tipo de aviación es la mayor generadora de sucesos.

La mayor frecuencia expuesta según la categoría la registraron tres de ellas, las cuales fueron: SCF-NP (falla de componente, grupo no motor), ARC (contacto anormal con la pista) y LOC-I (perdida de control del vuelo) con tres sucesos cada una, acumulando entre ellas el 43% con respecto al total.

Tabla 1. Accidentes e Incidentes por fabricante y categoría según tipo de operador
1^{er} semestre 2019

FABRICANTE	CATEGORIA	COMERCIAL			OFICIAL		PRIVADO			TOTAL
		ACCID	INCID	INCID GRAVE	ACCID	INCID GRAVE	ACCID	INCID	INCID GRAVE	
AERO COMMANDER	SCF-NP								1	1
BEECH AIRCRAFT	FUEL RE WILD					1	1			3
								1		
BELL HELICOPTER	ARC						1			2
	LOC-I						1			
BOEING	F-NI MAC			1						3
			1	1						
BRITISH AEROSPACE	SCF-NP	1								1
CESSNA	ARC								2	6
	CFIT						1			
	LOC-I						1			
	SCF-NP						1			
	SCF-PP								1	
MCDONNELL DOUGLAS	SCF-PP			1						1
MOONEY AIRCRAFT	ARC								1	1
PIPER AIRCRAFT	GCOL							1		1
PZL MIELEC	LOC-I						1			1
ROCKWELL INTERNATIONAL	RE				1					1
TOTAL		1	1	3	1	1	7	2	5	21

Nota: Es importante resaltar que para el primer semestre 2019 ocurrió 1 suceso internacional, que aunque no fue investigado por la AIG y no se reflejan en los gráficos, fueron incorporados en los análisis del presente boletín.



Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte
Av. Francisco de Miranda
Torre MPPT
Municipio Chacao
Estado Miranda
Caracas, Venezuela.

Para comentarios y sugerencias, escribir a los correos electrónicos:
jupinango@mtt.gob.ve / jiaave@gmail.com
O llamar a los teléfonos:
+58 212 2013906 / +58 212 2013904

