

Primer
Semestre
2024

INFORME

Estadístico



Agosto 2024

Gran Misión Transporte Venezuela



CARACAS – VENEZUELA

ESTÁ PERMITIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL DE ESTE DOCUMENTO, SIEMPRE Y CUANDO SE CITE LA FUENTE.



DEFINICIONES

■ 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.

■ INCIDENTE GRAVE

Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, 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, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal

■ ACCIDENTE

Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

Categoría del Suceso	
CFIT	Colisión o casi colisión en vuelo con terreno, agua u obstáculo sin indicación de pérdida de control
F-NI	Incendio o humo en el interior o exterior de la aeronave, en vuelo o en tierra, que no sea consecuencia de un impacto.
F-POST	Incendio/humo resultante del impacto.
RE	Salida de Pista
SCF-NP	Fallo o malfuncionamiento de sistema o componente (grupo no motor)
SCF-PP	Fallo o malfuncionamiento de sistema o componente (grupo motor)
WILD	Colisión, riesgo de colisión o acción evasiva adoptada por una aeronave para evitar la vida silvestre en una pista o en un helipuerto/helipuerto en uso.
WSTRW	Vuelo dentro de cortante de viento o tempestad
UNK	No existe suficiente información para categorizar el suceso.
OTHER	Cualquier ocurrencia no contemplada en otra categoría.

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por explosión directa al chorro de un reactor,

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.



DESARROLLO

La Junta Investigadora de Accidentes como ente responsable de analizar todos los sucesos aéreos dentro del territorio nacional, debe regirse por estándares internacionales, entre los cuales destaca la conceptualización establecida para cada evento. Todo esto implica que la autoridad debe adoptar dichos estándares para así homogenizar y poder ser comparados estos datos a nivel mundial.

En el transcurso de los primeros seis meses del año 2024, se ha llevado a cabo la recopilación y análisis de un total de 27 sucesos reportados a la autoridad de investigación. En el Gráfico 1 se muestra el comportamiento a través del primer semestre del año 2024, de los tres tipos de sucesos estipulados por el anexo 13 de la OACI: Accidente, Incidente Grave e Incidente.

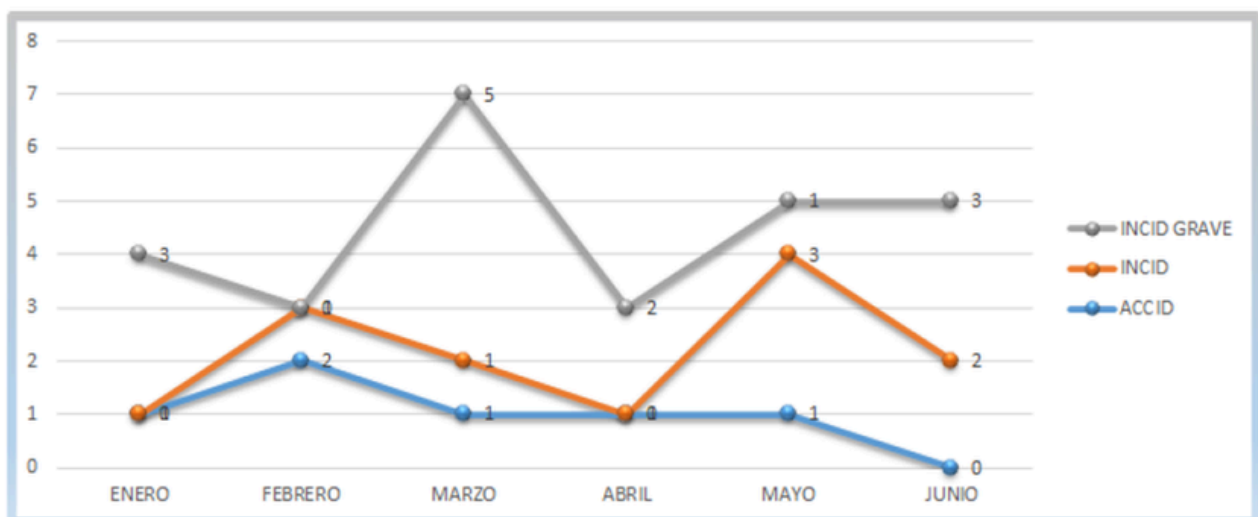


Gráfico 1. Sucesos Ocurridos durante el Primer Semestre 2024.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

De acuerdo con los datos obtenidos, se establece que el 46% de los sucesos notificados se categorizan como Incidentes Graves. Por otro lado, el 29% de los sucesos registrados corresponde a Incidentes, Finalmente, el 25% restante de los sucesos son clasificados como Accidentes.

Este desglose estadístico proporciona una visión integral de la situación actual, permitiendo a las autoridades y demás entidades implicadas adoptar decisiones en materia de prevención y mitigación de riesgos. La monitorización constante de estos sucesos es crucial para mejorar la seguridad y la respuesta ante futuros sucesos.

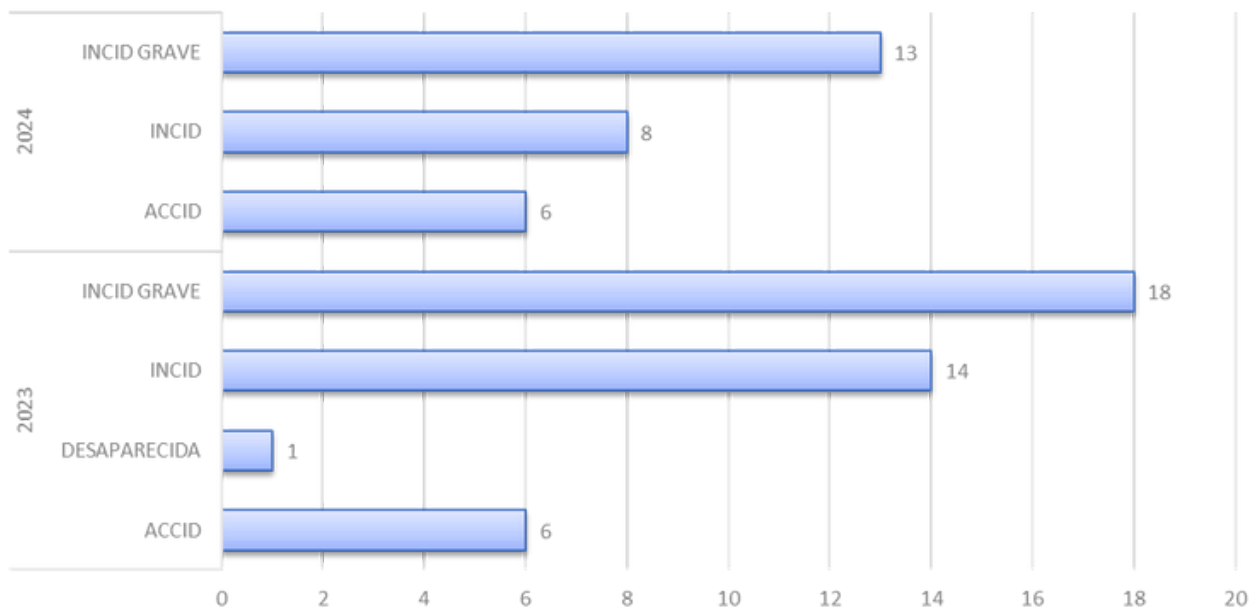


Gráfico 2. Comparativo Primer Semestre 2024 Vs Primer Semestre 2023.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la representación gráfica 2, se evidencia una notable disminución en la cantidad de incidentes reportados en comparación con el primer semestre del año 2023. En primer lugar, los incidentes han pasado de 14 repeticiones a solo 8, lo que representa una reducción significativa del 42.86%. Esta disminución es un indicativo positivo que sugiere mejoras en las prácticas de prevención y seguridad implementadas durante este período.

Por otro lado, los incidentes graves también han mostrado una tendencia a la baja, han disminuido de 18 a 13, lo que equivale a una reducción del 27.78%.

Cabe mencionar que, en el caso de los accidentes, la cifra se mantiene constante entre los dos períodos analizados. Esto indica que aunque ha habido avances en la reducción de incidentes y incidentes graves, se requiere prestar atención a la categoría de accidentes, para poder identificar y mitigar riesgos o caondiciones latentes que afectan la seguridad de las operaciones

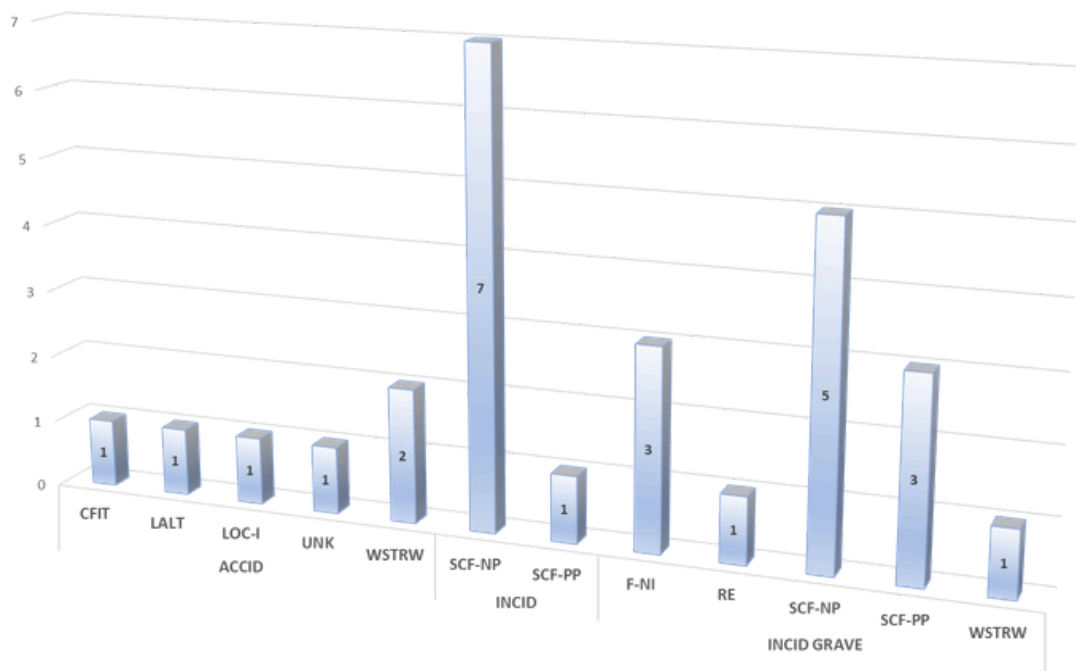


Gráfico 3. Ocurrencias por tipo de suceso Vs Categoría.
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la representación gráfica 3, se evidencia la distribución de incidentes clasificados según su tipo y categoría. La información sugiere que la categoría con la mayor cantidad de sucesos es SCF - NP, que refiere a fallos o mal funcionamiento de sistemas o componentes del grupo No Motor. Esta categoría sobresaleta notablemente, seguida de cerca por SCF - PP, que corresponde a fallos o mal funcionamiento en el sistema o componente del grupo Motor.

Asimismo, en la consideración de los incidentes graves, la tendencia se mantiene: la categoría SCF - NP lidera también este aspecto, evidenciando una propensión significativa hacia los fallos en los sistemas No Motores, seguidos nuevamente por SCF - PP. Por otro lado, se destaca la categoría F-NI, que contempla incidentes de incendio o humo en el interior o exterior de la aeronave, ya sea en vuelo o en tierra, que no son consecuencia de un impacto, aunque ocupa un lugar posterior en la frecuencia de ocurrencias.



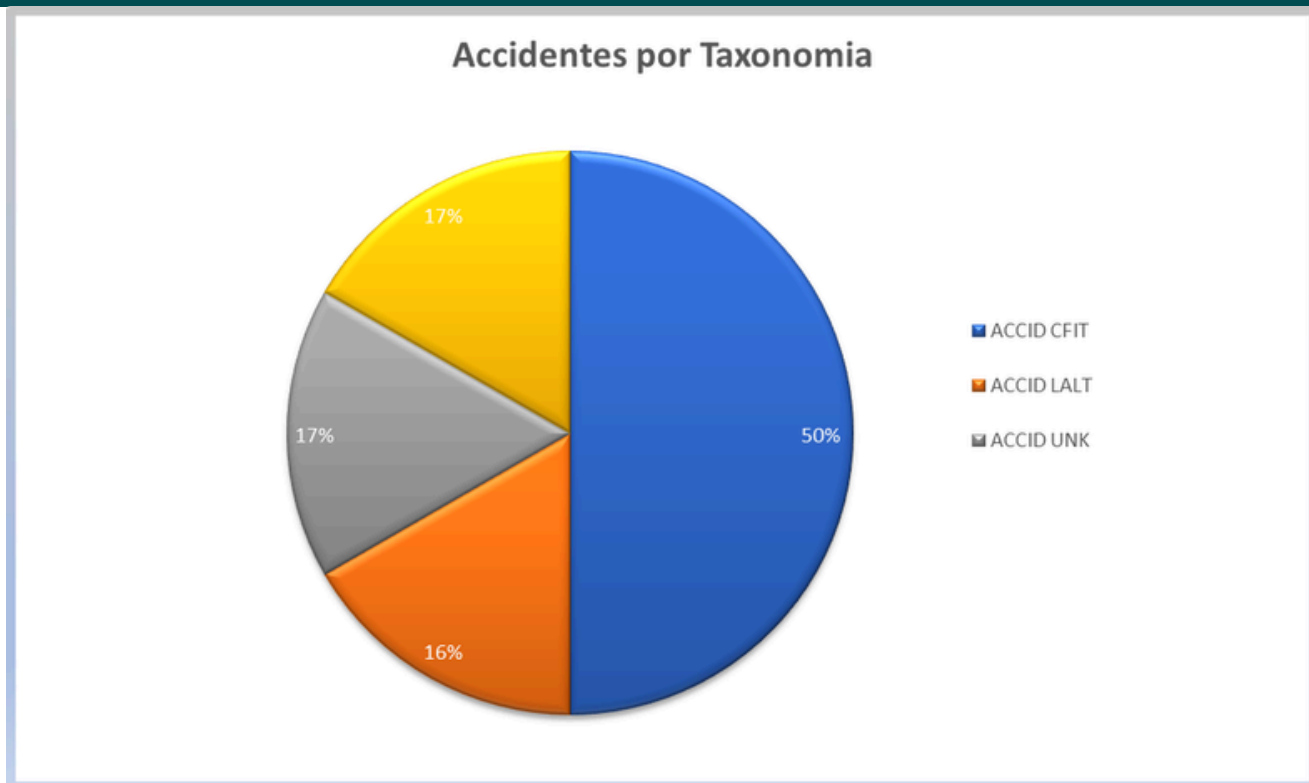


Gráfico 4. Accidentes por Categoría

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

Por otro lado, en la gráfica 4, se observa un enfoque diferente al analizar los accidentes. En este caso, la categoría que presenta la mayor cantidad de repeticiones es CFIT (Vuelo Controlado hacia el Terreno). Este análisis resalta la gravedad de los incidentes, indicándose que en este tipo de accidentes se registraron tres aeronaves completamente destruidas, con consecuencias fatales para los tripulantes y pasajeros a bordo.

Finalmente, el accidente que reportó el mayor número de lesiones mortales durante el primer semestre está asociado a la categoría WSTR, que se refiere a vuelos realizados dentro de cortantes de viento o tempestad. Este trágico evento culminó en la destrucción total de la aeronave y ocasionó lesiones fatales a los ocho ocupantes.

En conclusión, las gráficas analizadas proporcionan una perspectiva clara sobre los tipos de incidentes y accidentes en la aviación, subrayando las categorías más críticas y sus implicaciones para la seguridad aérea. Estos datos son fundamentales para abordar las áreas de riesgo y mejorar las estrategias de prevención en el futuro.

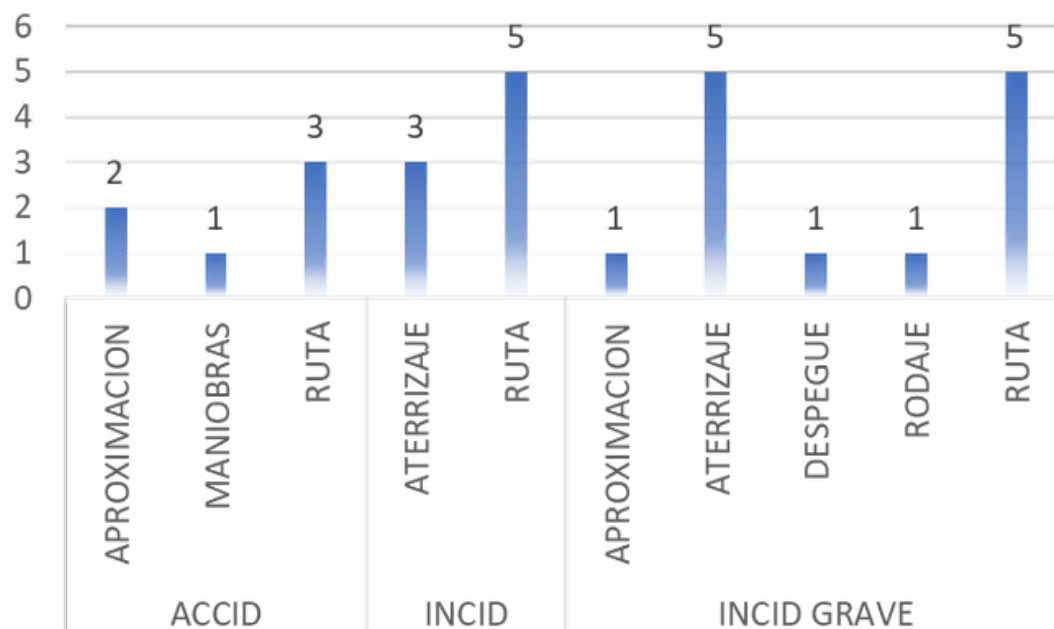


Gráfico 5. Sucesos por Clasificación Vs fase de vuelo

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el análisis de los datos presentados en el gráfico 5, se observa que la fase de vuelo con mayor frecuencia de repetición de sucesos es, efectivamente, la fase de ruta. En términos de accidentes, se registraron un total de tres repeticiones en esta fase, mientras que la fase de aproximación presenta dos repeticiones y la fase de maniobras, por su parte, culmina con una única repetición.

En lo que respecta a los incidentes graves, la fase que destaca con la mayor cantidad de sucesos es el aterrizaje, junto con la fase de ruta, ambas contabilizando cinco ocurrencias. Este hallazgo subraya la importancia de un monitoreo riguroso durante estas fases críticas del vuelo.

Cuando analizamos los incidentes en general, la fase de ruta nuevamente se posiciona como la más recurrente, alcanzando un total de cinco repeticiones, seguida por la fase de aterrizaje, que cuenta con tres repeticiones.



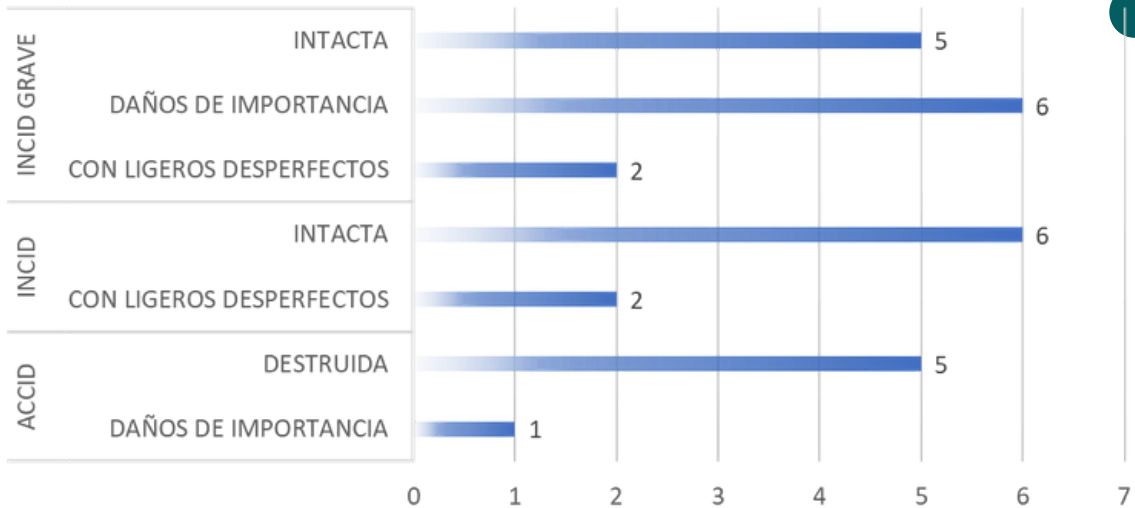


Gráfico 6. Sucesos por Clasificación Vs daños a la aeronave
Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En el gráfico 6 se presenta un análisis detallado de los sucesos ocurridos en el primer semestre del año 2024. En total, se registraron 27 sucesos, de los cuales se desglosan las siguientes categorías:

1. Accidentes: De los 27 sucesos, 5 aeronaves resultaron totalmente destruidas, 1 con daños de importancia.
2. Incidentes: Se identificaron 6 aeronaves que permanecieron intactas. Adicionalmente, 2 aeronaves presentaron ligeros desperfectos.
3. Incidentes Graves: 5 aeronaves se reportaron intactas, Sin embargo, también se documentaron 6 aeronaves con daños de importancia y 2 más con ligeros desperfectos.



FABRICANTE	ACCID	INCID	INCID GRAVE	TOTAL
AERO VODOCHODY			1	1
AIRCRAFT INDUSTRIES A.S.			1	1
BEECHCRAFT	1		2	3
BELL HELICOPTER	1			1
BOEING AIRCRAFT CO			1	1
BRITISH AEROSPACE		1		1
CESSNA AIRCRAFT CO	3	2	6	11
DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY		1	1	2
EMBRAER SA		2	1	3
MCDONNELL DOUGLAS		1		1
PIPER AIRCRAFT			1	1
ROOD AIR	1			1

Gráfico 7. Sucesos por Fabricante durante el primer semestre 2024

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la gráfica 7, se resumen los sucesos por Fabricante, en donde se observa que las aeronaves fabricadas por Cessna Aircraft fueron las que presentaron mayor repetición de sucesos, seguida de Beechcraft y Embraer.



ESTADO	ACCID	INCID	INCID GRAVE	TOTAL
BOLIVAR	2		6	8
CARABOBO	1			1
DEPENDENCIAS FEDERALES		1		1
ESTADO LA GUAIRA		4	2	6
LARA			2	2
MERIDA	1			1
MIRANDA		2	2	4
PORTUGUESA	1			1
TACHIRA			1	1
ZULIA	1		1	2

Gráfico 8. Sucesos por Estado durante el primer semestre 2024

Fuente: Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte / JIA

En la gráfica 8 se presentan los estados con mayores índices de incidencia de sucesos, destacándose el estado Bolívar como el que presenta la cantidad más elevada de repeticiones. A continuación se posiciona La Guaira, seguido por Miranda, que también exhibe cifras significativas. Asimismo, se observa que los estados Lara y Zulia comparten un nivel similar de incidencia, con un total de dos repeticiones cada uno. Esta información es fundamental para comprender la distribución geográfica de los incidentes registrados y puede servir como base para la implementación de estrategias dirigidas a mitigar tales sucesos en los estados con mayor afectación.



RECOMENDACIONES

Una vez analizados los sucesos reportados durante el primer semestre 2024, la Junta Investigadora de Accidentes emitió las Medidas Preventivas y Recomendaciones de Seguridad Operacional pertinentes dirigidas a las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico, Explotadores Aéreos, Autoridades Aeroportuarias y a la Autoridad Aeronáutica.

Entre las medidas preventivas más relevantes podemos destacar:

- Implementar el uso de monitores y/o pantallas con la información meteorológica en todos los despachos de vuelo a nivel nacional, a fin de garantizar que las tripulaciones cuenten de manera expedita con la información tanto del aeropuerto de salida, como en ruta y el aeropuerto de llegada.
- Garantizar que las tripulaciones reciban capacitaciones sobre gestión de recursos en una variedad de escenarios, incluyendo, pero no limitado a: gran altitud, baja velocidad, falla del motor, condiciones del motor no comandadas, maniobras de motor y al aire, aproximaciones que no son de precisión.
- Garantizar el entrenamiento periódico con simulador.



CONTACTENOS:

Dirección: Av.
Francisco de
Miranda, Torre
MPPT, Piso 20,
Junta Investigadora
de Accidentes
Municipio Chacao,
Estado Miranda -
Caracas – Venezuela

Visítenos:

(Web):

<http://www.mppt.gov.ve/jiaa/>

Llámenos:

(Telf.): +58

412-1554942 / 0212-
20133906 / IP
212336

o Escribanos:

(Mail):

jiaave@gmail.com



“Investigar es indagar, escudriñar, preguntar, explorar vigilar, supervisar, ensayar, comprobar, etc., por lo tanto, el investigador se sitúa frente a los hecho con el deseo de conocer, de saber cómo y por qué se inició el camino hasta el infortunio.”

María Méndez De Santis