



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<sup>er</sup> Semestre 2019

## Boletín Estadístico 1<sup>er</sup> 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

La Seguridad Operacional, en los últimos tiempos, ha tenido mayor relevancia debido a que se ha entendido como un sistema transversal que toca cada área medular y no medular del sector aéreo; incluso la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) la ha catalogado como la actividad más importante del sector.

El estado venezolano entendiendo esta premisa y dando cumplimiento al cuarto componente del SSP, el cual se refiere a la promoción de la información, se ha dado a la tarea de publicar información estadística semestral desde el año 2017 relacionada a los accidentes (ACCID), incidentes graves (INCID GRAVE) e incidentes (INCID).

La Oficina Administrativa de Seguridad del Transporte de Venezuela, autoridad encargada de investigar los sucesos aéreos, obtiene a través de los explotadores, el dato necesario para el seguimiento de estos eventos, implicando ello que dicha oficina debe recopilar, procesar y analizar este insumo con su respectiva metainformación, indispensable para poder desglosar estos registros según fabricante, categoría del suceso, entre otros.

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

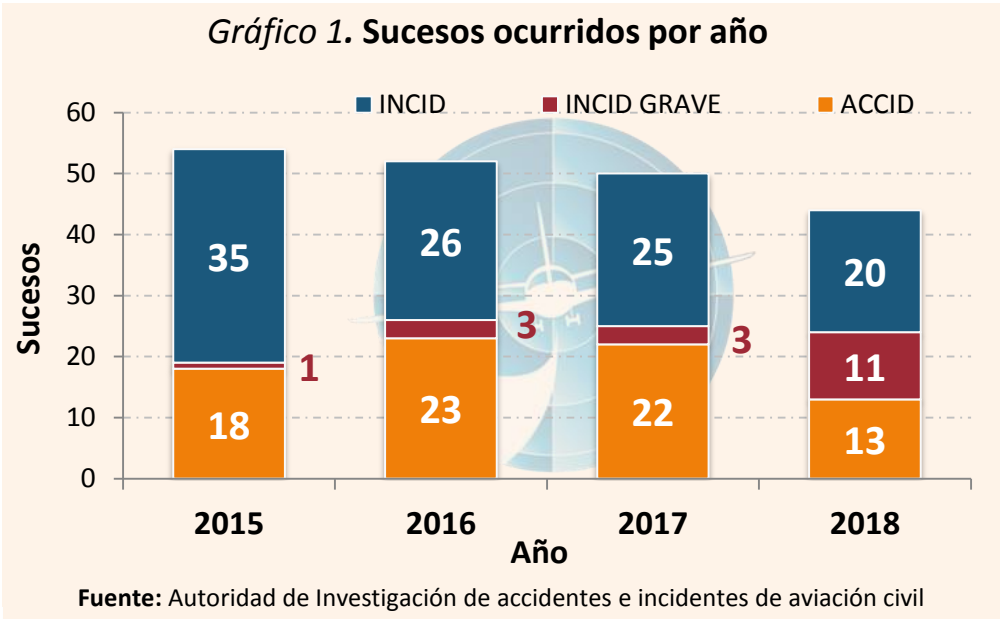
**Fuentes:** Anexo 13, Regulación Aeronáutica Venezolana  
01. Equipo de Taxonomía Común CAST/OACI

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.

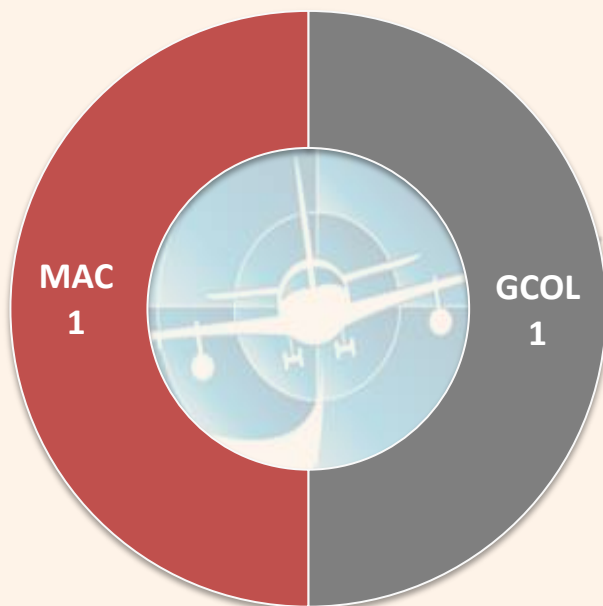


El gráfico 2 refleja que el 48% de los sucesos del año 2019 se categorizaron como accidentes (10), por su parte los incidentes graves (9) acumularon el 43% de los sucesos y los incidentes el resto de los sucesos, 10%.

El comportamiento presentado en dicho gráfico es inusual, puesto que los incidentes graves y los accidentes se ubican muy superior a los incidentes, cuando debe ser al contrario.



**Gráfico 3. Incidentes según Categoría**  
1<sup>er</sup> semestre 2019



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

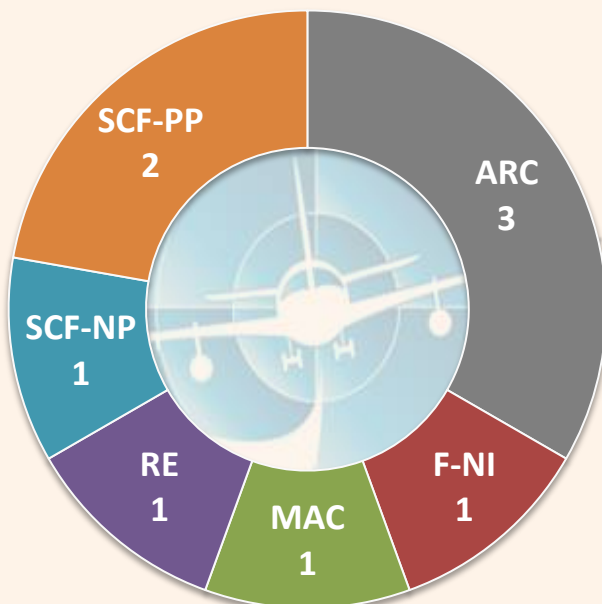
En las categorías reflejadas en el Gráfico 3, se aprecia que los incidentes se dividen en dos aristas: colisión en tierra (GCOL) y airprox/alerta tcas/pérdida de separación/cuasi colisiones en el aire/colisiones en el aire (MAC); registrando 50% cada una.

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**

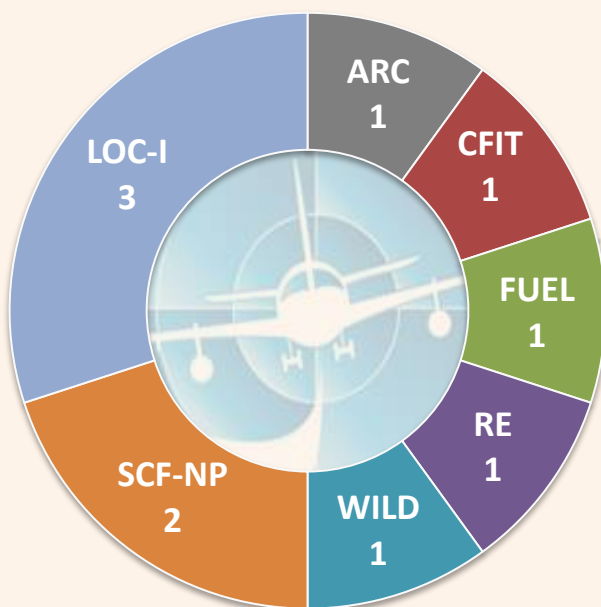
1<sup>er</sup> semestre 2019



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

**Gráfico 5. Accidentes según Categoría**

1<sup>er</sup> semestre 2019



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

Perdida de control de vuelo (LOC-I) fue la categoría que generó más accidentes (3) para el primer semestre 2019, 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 50% con respecto al total de accidentes.



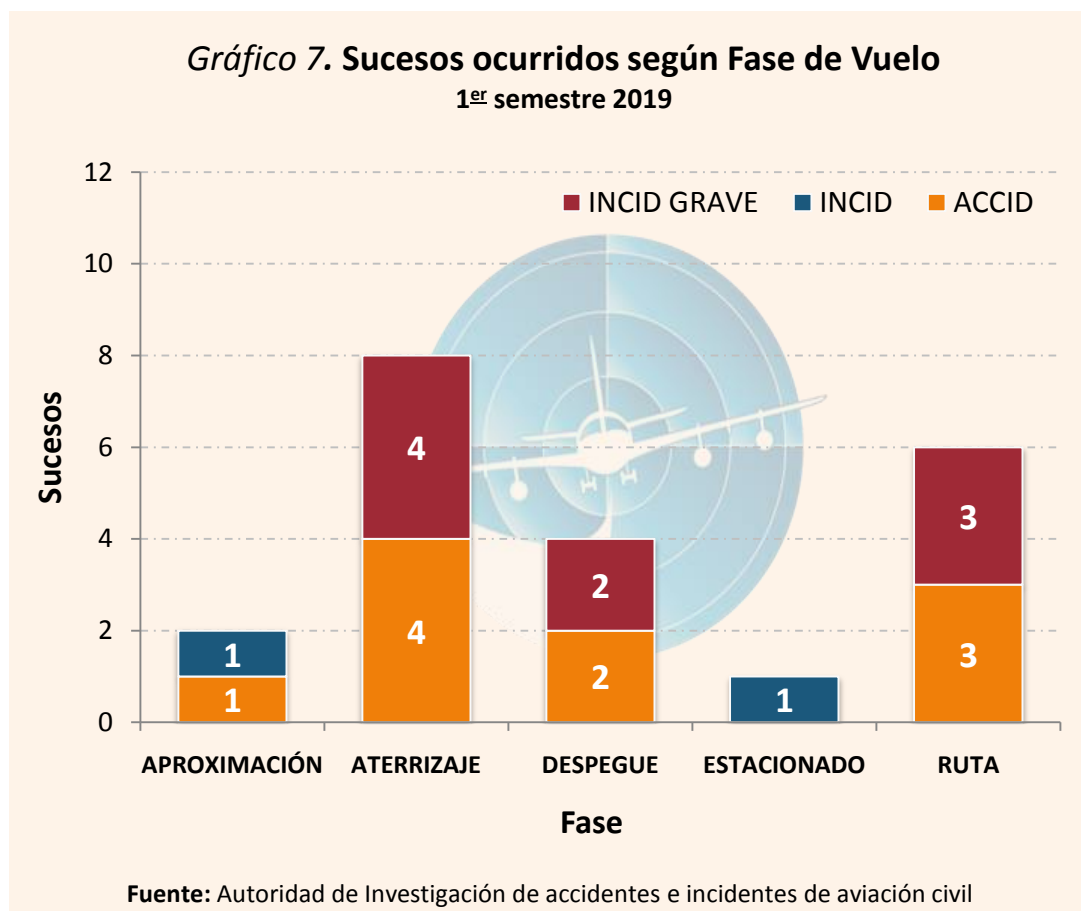
En el primer semestre 2019 se computaron 21 sucesos y la mayor cantidad de ellos acontecieron en la fase de vuelo aterrizaje (8), acumulando así el 38%; de estos ocho eventos, la mitad de ellos se registraron como incidentes graves, que al contrastar con el total de este tipo de sucesos representa el 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, el 40% de este tipo de sucesos ocurrieron en la fase de aterrizaje, sin embargo la fase en ruta la acompaña con el 30% de los accidentes.

Para este período, el gráfico 7 refleja solamente dos incidentes ocurridos, uno en aproximación 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 los gráficos.



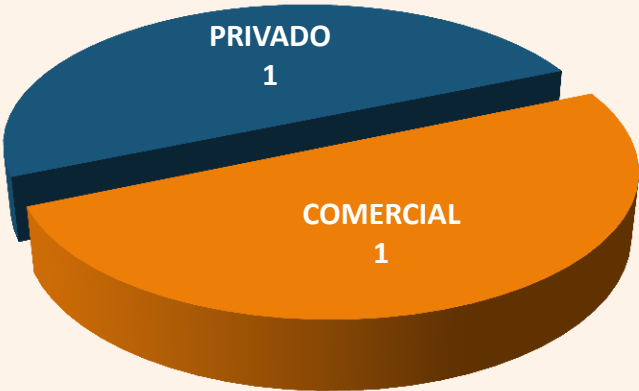


Para el primer semestre 2019 solo ocurrieron dos incidentes, según lo presentado por el octavo gráfico; donde la aviación Comercial y Privada se encuentran reflejada cada una con un suceso.

En boletines anteriores, los incidentes aglomeraban la mayor cantidad de sucesos, sin embargo para este quinto boletín no continua este patrón.

El gráfico de sector N° 9, evidencia que la aviación Escuela no registró incidentes graves, en cambio 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**  
1er semestre 2019

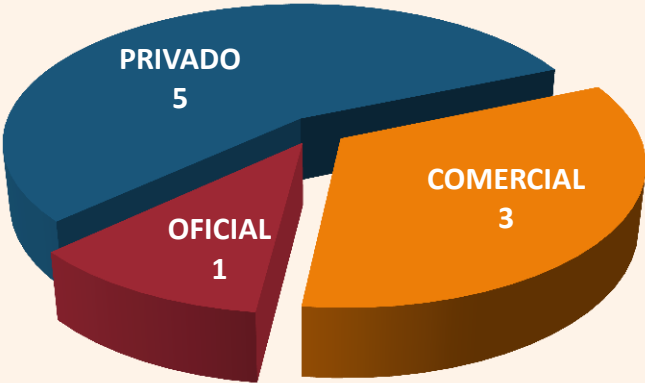


**Fuente:** Autoridad de Investigación de accidentes e incidentes de aviación civil

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

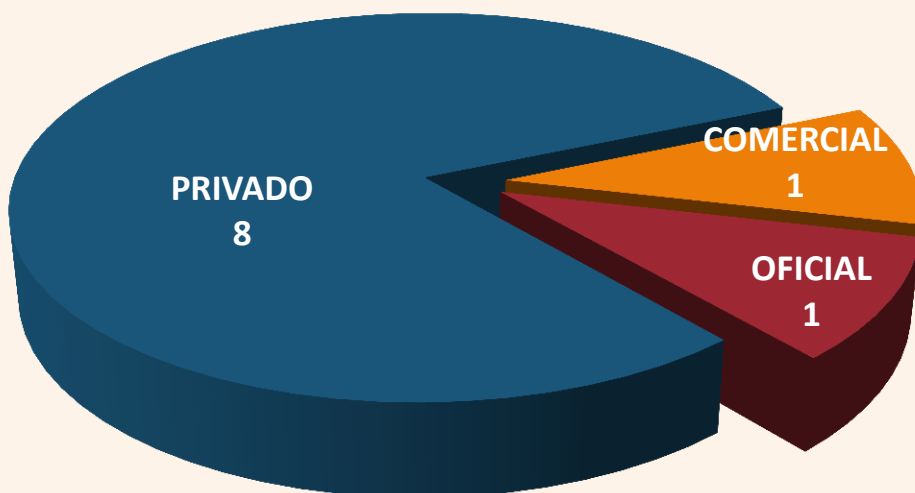
En general, los incidentes graves fueron la segunda categoría con mayor cantidad de sucesos registrados (9), superado por la categoría de accidentes solamente en un unidad, presentando de esta manera un patrón histórico atípico al compararlo con el resto de los boletines realizados en semestres anteriores.

**Gráfico 9. Incidentes Graves según Tipo de Operador**  
1er semestre 2019



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

**Gráfico 10. Accidentes según Tipo de Operador**  
1<sup>er</sup> semestre 2019



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

El gráfico 10, el cual refleja a la mayor cantidad de sucesos (10 accidentes), evidencia la ausencia de aviación Escuela. Las menores cantidades registradas fueron apuntadas a la aviación Comercial y Oficial con un evento cada una, 10% respectivamente.

La aviación Privada fue la categoría con el 80% de los accidentes registrados para el primer semestre 2019, donde tres de estos accidentes presentaron victimas 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 el primer semestre 2019.

Por otra parte, la aviación Oficial acumuló dos eventos en total (10%) y la aviación Comercial cinco eventos (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 variable 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**  
**1er 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					1	1			3
	WILD						1			
BELL HELICOPTER	ARC						1			2
	LOC-I						1			
BOEING	F-NI			1						3
	MAC		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	8	1	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](mailto:jupinango@mtt.gob.ve) / [jiaave@gmail.com](mailto:jiaave@gmail.com)  
O llamar a los teléfonos:  
+58 212 2013906 / +58 212 2013904

