



UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA SEDE BOGOTÁ

Los Accidentes, la Aerofobia y la Mala Información: Una Revisión De Hechos  
Recientes En La Aviación

LUIS EDUARDO VANEGAS PINEDA

Código: 2000267

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

Especialización en Administración Aeronáutica y Aeroespacial

Fernanda Navas-Camargo

Abril 6 de 2016

## **RESUMEN**

Abordar un avión golpea al menos una pequeña sensación de miedo en la mayoría de las personas. No obstante esta situación se produce por falta de conocimiento sobre las leyes físicas que permiten a un avión volar. Los accidentes aéreos son situaciones excepcionales pero por su magnitud generan un gran impacto en la sociedad. La falta de información o credibilidad de la información no verificada referente a las circunstancias que rodean los accidentes aéreos, son la causa que genera un miedo potencializado en las personas sobre la seguridad de la industria aeronáutica.

**PALABRA CLAVES:** Accidente, Aerofobia, Aviación, Avión, Información, Medios de Comunicación, Miedo, Seguridad.

## ***ABSTRACT***

*When people board a plane feel at least a small sense of fear. However this situation is caused by the unknowledge of the physics laws that allow a plane to fly. Airplane accidents are not the normal situations but its magnitude generate a huge impact on society. Misinformation or unverified information concerning the circumstances surrounding air accidents are the cause that generates fear about the safety of the aviation industry.*

**KEY WORDS:** *Accident, Aerophobia, Aviation, Airplane, Information, Fear of flying, Media, Security.*

## Introducción

Abordar un avión golpea al menos una pequeña sensación de miedo en la mayoría de las personas. Algunas personas experimentan el miedo a las alturas, otros sufren de claustrofobia, miedo a una turbulencia severa entre otros. Sin embargo, todos estos miedos con una característica en común: El miedo a no llegar a su destino. Los accidentes aéreos, a pesar de ser poco probables, ocurren y son una realidad que no se pueden evitar y la información alrededor de su ocurrencia es un tema controversial de suma importancia en la medida que la desinformación de las personas en general lleva a que estas creen cualquier afirmación que escuchan referente a un tema tan polémico.

Por lo tanto, la hipótesis que a lo largo del desarrollo del documento se sustentará es que la falta de información veraz y completa sobre los accidentes aéreos es la causa que desencadena un pánico potencializado en las personas y tiene como consecuencia afianzar la idea que volar es una actividad peligrosa siendo esto contrario a la realidad.

Conocer las estadísticas de seguridad aérea no supondrá la herramienta principal para superar el miedo de avión, pues no explican el por qué es seguro volar sino cuánto. Sin embargo, las estadísticas demuestran con números la enorme seguridad de viajar en avión actualmente. Según datos de IATA y de la ASN en 36.4 millones de vuelos con 3100 millones de pasajeros que son el equivalente al 43% de la población mundial, únicamente ocurrieron 16 accidentes fatales causando 560 muertes.

De acuerdo a lo anterior, tal y como se observa, el riesgo de viajar en carro e incluso ir a pie es mayor, por eso, se podría llegar a pensar que en un viaje aéreo, la parte que más riesgo tiene es el desplazamiento desde el lugar de residencia al Aeropuerto.



Fuente: Aviation Safety Network (2015).

Los últimos datos publicados por IATA muestran que en el 2015 solo se produjeron 4 accidentes mortales en el ámbito de la aviación comercial causando 136 muertos. IATA afirma “En el 2015 viajaron en avión unas 3.500 millones de personas en 37,6 millones de vuelos”.

De ahí que, por probabilidad, el riesgo de viajar por carretera ha sido 625 veces mayor que la de volar en un avión, el de viajar en un barco es unas 8 veces mayor y el de viajar en tren unas 10 veces mayor.

No obstante, a pesar de ello, para la mayoría de la gente, sentir que está despegando de una superficie los hace más vulnerables a un posible accidente. Eso es lo que clínicamente se ha definido como la aerofobia: el miedo a volar.

Las personas tienen la percepción que la probabilidad de un accidente aéreo es supremamente alta, sin embargo, la realidad demuestra que los accidentes de aviones no son comunes. Lo que sucede, es que por ser una catástrofe en su mayoría fatal, la huella de ello en las personas se traduce en un recuerdo con una impresión a nivel psicológico que potencializa su miedo a estar en un avión.

Así las cosas, este trabajo tiene como objetivo analizar cómo un accidente aéreo tiene un impacto determinante en las personas al punto tal, de desarrollar un mayor miedo a volar. Bajo ese entendido, a lo largo del ensayo se realizará un breve análisis sobre los recientes accidentes ocurridos en los últimos 15 años, su impacto en la sociedad y el papel que juegan los medios de comunicación en el desarrollo de esta clase de noticias.

## **Los Accidentes, La Aerofobia Y La Mala Información:**

### **Una Revisión De Hechos Recientes En La Aviación**

En aviación, todos los temas son muy extensos y podríamos quedarnos horas, días, semanas, meses e inclusive años, debatiendo y argumentando causas de accidentes. Sin embargo la primera causa que desarrolla el miedo a volar es la falta de conocimiento de las personas sobre aviación pues para estas personas, cualquier falla es sinónimo de un accidente fatal.

A lo largo del desarrollo se argumentará cómo, la falta de información veraz y completa sobre los accidentes aéreos es la causa que desencadena un pánico potencializado en las personas y tiene como consecuencia afianzar la idea que volar es una actividad peligrosa siendo esto contrario a la realidad.

Es erróneo, pero común, pensar que a un avión al que inmediatamente se le apaguen sus motores caerá en picada sin que no exista ninguna opción de estabilizar su descenso. No obstante esto no es así. Las leyes y/o principios de la física demuestran que un avión, con su fuselaje, sus alas, sus timones y su centro de gravedad bien situado no puede caer en picada. Los motores si bien le dan impulso y potencia para que la aeronave llegue a su destino final, si por alguna razón en medio del vuelo dejarán de funcionar, el avión perfectamente sigue volando y empieza su descenso planeando y con la ayuda de sus timones, alerones, elevadores, aterrizaría en una pista, siempre y cuando esté dentro de una distancia en la que el avión esté planeando.

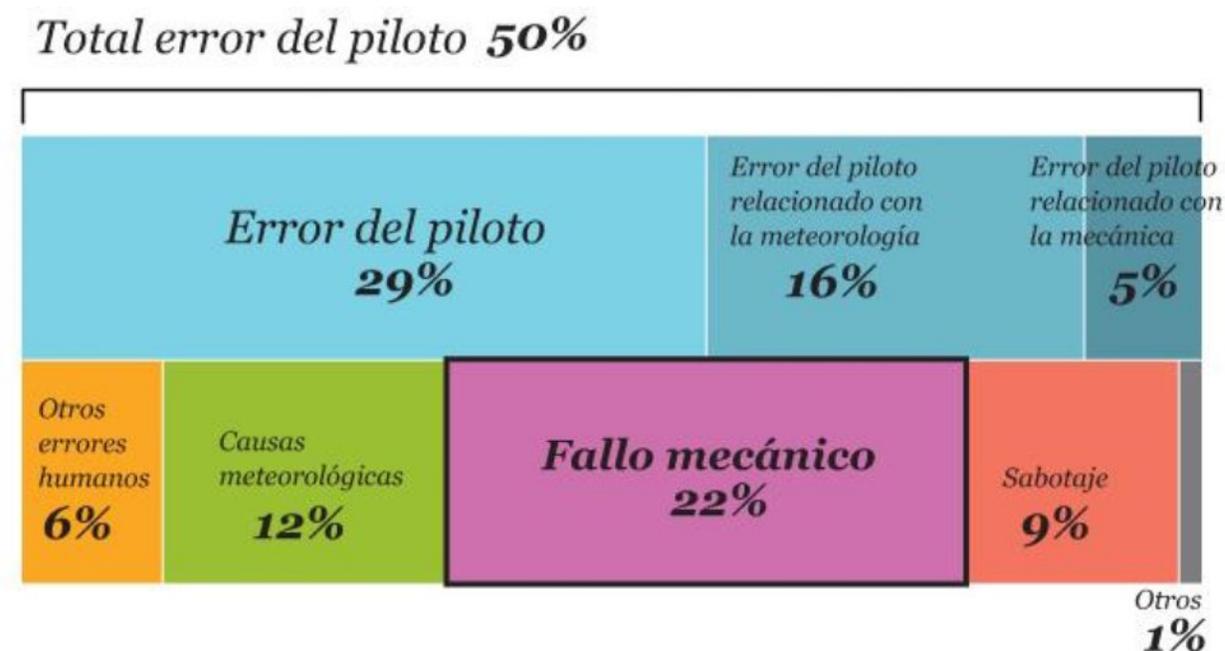
Así las cosas, si bien un estudio sobre las leyes y la física del vuelo no son el objetivo del presente trabajo, no puede desconocerse que la realidad demuestra que los pasajeros en general, por desconocimiento de los principios de la física, crean en su inconsciente situaciones extremistas que potencializan en ellos

mismos el miedo a volar pues, cualquier mínimo incidente es una causa para que el avión pierda su estabilidad en el vuelo y por ende caiga.

Cuando un accidente aéreo ocurre, los investigadores deben tratar de encontrar qué fue lo que falló y por qué, basados en su experiencia y entrenamiento, y en algunas ocasiones basándose en algún tipo de guía que le pueda asistir durante la investigación.

Tal y como lo expone el tratadista AMEZCUA PACHECO (2011) aproximadamente el 80% de las causas de accidentes aéreos son atribuibles al Factor Humano. La tabla de estadísticas presentada por la Aviation Safety Network demuestra cómo durante las últimas décadas, los errores de los pilotos son la causa más común de accidentes aéreos. Sin embargo otras de las causas a las que le son atribuibles los accidentes aéreos son las fallas mecánicas, el clima, los sabotajes y otros tipos de causa.

**TABLA 1. CAUSAS DE ACCIDENTES FATALES EN AVIACIÓN**



Información tomada del blog la información.com – Año 2010.

No obstante, dentro del común de las personas que sienten miedo al volar, existe un porcentaje de las mismas para quienes no es un simple miedo. Ellas son las personas que se denominan aerofóbicas y su falta de conocimiento sobre la seguridad de volar, es el tema central sobre el cual se desarrollará el presente trabajo.

Ahora bien, partiendo del término fobia, este se deriva de la palabra griega *phobos*, que significa temor, pánico y terror. De ahí, se entiende como un miedo intenso y desproporcionado hacia una situación o estímulo que no debería desencadenar semejante reacción. Por ello, la persona siente un miedo marcado, persistente y excesivo cuando se encuentra ante determinado objeto o situación.

De acuerdo a lo anterior, la característica fundamental de la fobia no es otra que el miedo desproporcionado, muy exagerado con relación al estímulo que lo produce y, una vez comienza, se desencadena toda una serie de reacciones incontrolables: pensamientos, sentimientos, visualización de imágenes catastróficas, etc.

La aerofobia o más conocida como el miedo a volar, es el miedo de montarse en un avión provocando un alto nivel de pánico, ansiedad y angustia.

En los últimos años han ocurrido algunos hechos que se han convertido en situaciones en las cuales el efecto causado en muchas personas ha sido el miedo a subirse a un avión. A continuación, se realizará una revisión de hechos recientes en la aviación que han llevado a potencializar el miedo a volar, sin detenerse a analizar que cada uno de ellos corresponde a situaciones absolutamente excepcionales que no tienden a repetirse constantemente.

Por ejemplo, tenemos el 9/11, en el cual el grupo terrorista Al-Qaeda despliega aproximadamente 22 secuestradores para secuestrar 4 aviones e impactarlos contra 4 puntos exactos en Estados Unidos como lo son las Torres Gemelas en

NY, El Capitolio, El Pentágono y la Casa Blanca estos tres últimos en Washington D.C.

Un hecho en el cual perdieron la vida más de 3.000 personas incluyendo los pasajeros de los cuatro aviones secuestrados pertenecientes, dos a United Airlines y otros dos a American Airlines (2 B757-200s y 2 B767-200s). Un hecho sin precedentes en la historia mundial de la humanidad y de la aviación comercial en el mundo.

Después de esos ataques terroristas, miles de personas en el mundo quedaron impactadas y desarrollaron un miedo al pensar que si se subían a un avión, iban a ser víctimas de sufrir un atentado. A raíz de esos ataques terroristas perpetrados por el grupo Al-Qaeda, la industria aeronáutica tuvo un bajón en todos sus campos. Según IATA, la industria de la aviación tardó cinco años en recuperarse y volver a ser rentable. El 2001 que fue el año de los atentados, las compañías aéreas perdieron US\$13 mil millones según información suministrada por la misma organización.

A causa del 11 de Septiembre, los ingresos globales del sector pasaron de US\$329 mil millones en 2000 a US\$307 mil millones en 2001.

En el 2007, ya se vislumbraron signos de recuperación con unas ganancias de US\$14.700 millones.

Llega el año 2014 y más exactamente el 08 de Marzo en el cual nos levantamos con la trágica noticia que el vuelo MH370 de Malaysia Airlines, un B777-200ER con número de registro 9M-MRO y con 239 personas a bordo, un avión con la última tecnología del momento se pierde sin dejar rastro alguno una hora después de despegar desde Kuala Lumpur y cuyo destino final era Beijing. Lo único que se sabe es la última comunicación del Capitán a la Torre de Control y que fue registrada a las 1:19am: "Buenas noches, malasia 370" y en ese preciso momento, el avión desaparece del radar. Este era un vuelo regular de unas 5 horas y media.

La noticia deja atónito a todo el mundo y todos los medios de comunicación inundando sus primeras páginas pero nadie con noticias reales del avión. El tiempo es oro en estos casos, tienen 30 días para encontrar las Cajas Negras ya que estas emiten ondas electromagnéticas para que puedan ser encontradas. Por esta razón, el gobierno Malasio en conjunto con la Aerolínea, inmediatamente despliegan los organismos de Búsqueda y Rescate para por lo menos encontrar los restos del avión y posibles sobrevivientes. La humanidad no lo podía creer. Van pasando las horas, los días, las semanas y no se encuentran restos del avión. Muchos países a nivel mundial se unen en la búsqueda y aportan los equipos de última tecnología para ayudar. La preocupación es mayor. La aerolínea todos los días con un comunicado de prensa nuevo pero nada del avión. La búsqueda ha sido la más costosa de la historia.

Especulaciones alrededor del tema hablan de un posible atentado terrorista, que *“los aliens se llevaron el avión”*, que Vladimir Putin tiene el avión escondido en un hangar cerca de Moscú, que Estados Unidos lo tiene en una base aérea escondido. Estas y otras teorías hacen del MH370 un misterio.

Hoy, dos años después, se sigue sin tener rastro alguno de ese avión y el efecto sigue perpetrando en muchas personas a la hora de volar. Y a su vez, noticias de aviones que son impactados por fuertes turbulencias como el caso del AA que cubría la ruta - Beijing dejando heridos 19 pasajeros, es lo que hace que se incremente el pánico a la hora de volar.

Unos meses después, el 17 de Julio de 2014, el vuelo MH17 de Malaysia Airlines, un B777-200ER con número de registro 9M-MRD con 283 pasajeros que cubría la ruta Amsterdam – Kuala Lumpur, es derribado por un misil tierra-aire matando a todos los pasajeros a bordo. La gente no se recuperaba de la tragedia del MH370 y sucede este hecho.

Llega el 28 de Diciembre de 2014 y otro accidente de dimensiones grandes estremece al mundo. Un A320-200 con número de registro PK-AXC cuyo vuelo

era el QZ8501 de AirAsia que cubría la ruta Surabaya – Singapore y con un total de 155 pasajeros, se estrella matando a todos sus ocupantes culpando al mal clima.

Esto era, *“uno tras de otro”* como popularmente se dice. Sin embargo eso no es así. Si bien es cierto no es normal que ocurran varios accidentes con tan solo meses de diferencia, estadísticamente, como se anotará más adelante, estos accidentes representan un porcentaje supremamente bajo en referencia a toda la operación aeronáutica que durante el mismo lapso ocurrió.

Pero hay más. El 04 de Febrero de 2015 nos topábamos con la otra terrible noticia del accidente de un ATR 72-600 cuyo registro era B-22816 de Transasia Airways con un total de 58 pasajeros operando el vuelo TNA235 y que cubría la ruta Taipei – Kinmen. Este se estrella en un río minutos después de despegar del Aeropuerto de Taipei Songshan. La investigación resulta en que los pilotos cometen un error apagando el motor equivocado y el cual les quedaba en funcionamiento ya que el otro se les había apagado. Sobreviven 15 pasajeros.

Y por último para no seguir enunciando más, nos despertamos la mañana del 24 de Marzo de 2015 con la terrible noticia sobre el accidente de un A320-200 cuyo número de registro era D-AIPX de Germanwings operando el vuelo 4U9525 con un total de 150 pasajeros y que cubría la ruta Barcelona El-Prat – Dusseldorf. Se estrella al Noroeste de Nice, más exactamente en los Alpes Franceses matando a todos sus ocupantes. El piloto Andreas Lubitz estrella deliberadamente el avión lo que se deduce como suicidio. Hacía 14 años desde los atentados del 9/11 que no se observaba un accidente aéreo que involucrara un suicidio.

Los hechos anteriores se enuncian para mostrar que toda fobia obedece a una causa. Los accidentes ocurren por fallas técnicas, error humano, clima, etc. Los aviones son sólo unas máquinas que el hombre no ha terminado de inventar.

No obstante, a pesar del impacto de los años 2014 y 2015 en la industria aeronáutica, estadísticamente, el avión sigue siendo el modo de transporte más seguro ya que la industria es la más controlada a nivel mundial. Pese a ello, la ocurrencia de accidentes aéreos es una realidad que no se puede ocultar a pesar de los enormes esfuerzos y avances de la industria.

Tony Tyler, Director General de IATA manifestó: *“2015 ha sido un año de contrastes en el ámbito de la seguridad de la aviación. Por lo que se refiere a los accidentes mortales, ha sido un año extraordinariamente seguro. Por este motivo, estamos horrorizados por la destrucción de los aviones de Germanwings y Metrojet. Aunque no hay solución fácil a los problemas de salud mental y seguridad que aparecieron en estas dos tragedias, la aviación prosigue sus esfuerzos por reducir el riesgo de que tales acontecimientos se produzcan de nuevo”*.

Después del 11 de Septiembre de 2001 se ha venido fortaleciendo la Seguridad Aérea y todos los organismos trabajan fuertemente en este tema para poder cada vez reducir al mínimo los incidentes y accidentes. A lo largo de los últimos años, se han venido implementando más controles para que la industria sea más segura. En los aeropuertos de todo el mundo se han implementado más controles de seguridad, las aerolíneas capacitan mejor a sus empleados como pilotos y tripulación y a su vez, los fabricantes optimizan cada vez la fabricación de las aeronaves volviéndolas más eficientes y seguras.

De acuerdo con la ASN, organización que rastrea la estadística de la aviación, 2012 fue el año más seguro desde 1946 en lo que se refiere a muertes en la aviación comercial en todo el mundo. Luego, llegó el año 2013, y fue el año más seguro en lo que se refiere a muertes en la aviación comercial en todo el mundo - el año más seguro desde 1946. Mientras que las aerolíneas comerciales de Estados Unidos han seguido manteniendo registros de seguridad ejemplares,

1.253 vidas se han perdido en accidentes de aviación trágicos en todo el mundo hasta el 2014.

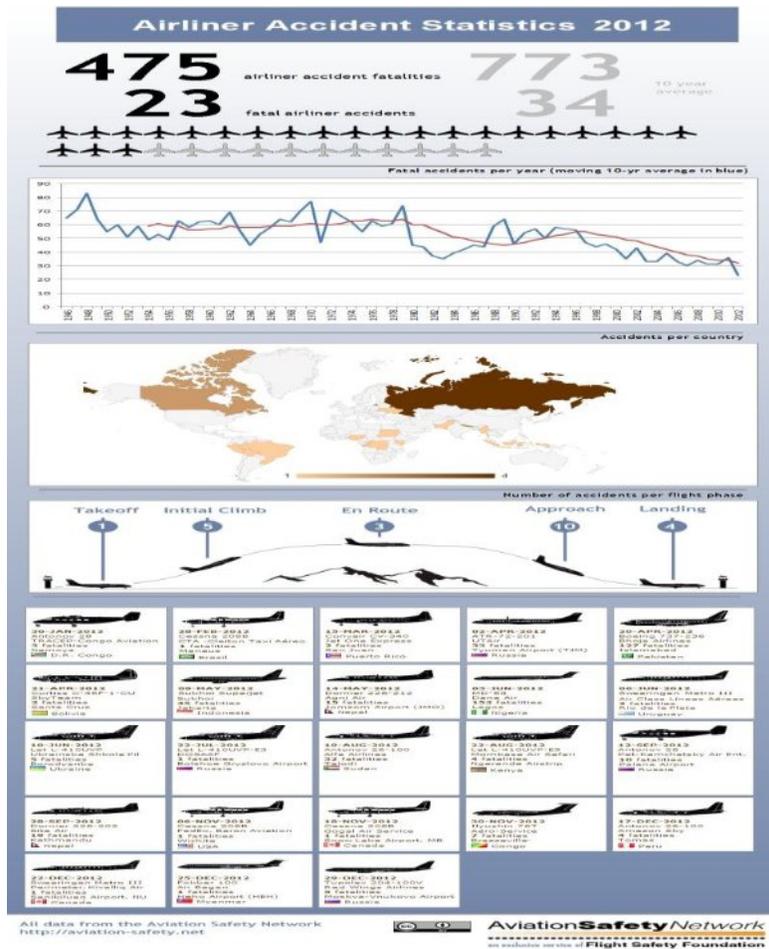
**TABLA 2. ESTADISTICAS DE ACCIDENTES AEREOS AÑO 2011.**



Fuente:

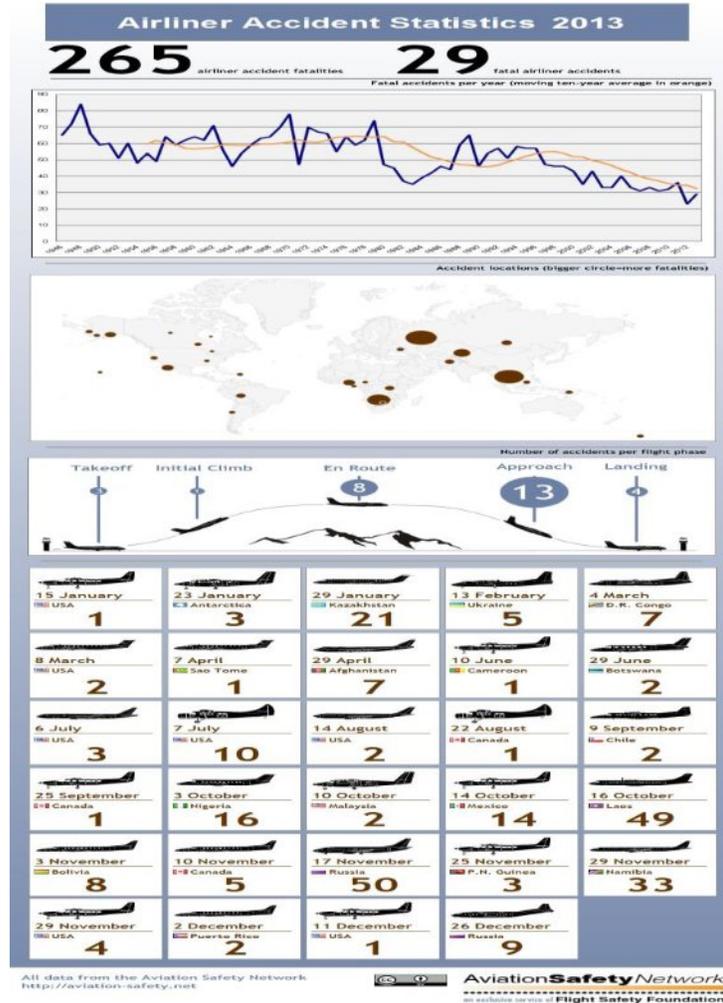
Aviation Safety Network 2011.

TABLA 3. ESTADISTICAS DE ACCIDENTES AEREOS AÑO 2012.



Fuente: Aviation Safety Network 2012.

TABLA 4. ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES AEREOS AÑO 2013.



Fuente: Aviation Safety Network 2013.

TABLA 5. ESTADISTICAS DE ACCIDENTES AEREOS AÑO 2014.



All data from the Aviation Safety Network  
<http://aviation-safety.net>

**AviationSafetyNetwork**  
an exclusive service of Flight Safety Foundation

Fuente: Aviation Safety Network 2014

**TABLA 6. ESTADISTICAS DE ACCIDENTES AEREOS AÑO 2015.**



Fuente: Aviation Safety Network 2015.

A pesar que los años 2014 y 2015 se pueden observar como hitos en la aviación, desde el 11 de Septiembre de 2001, el pánico de volar aumentó significativamente en millones de personas, estadísticamente se debe observar que en relación a la cantidad de vuelos diarios que operan a nivel mundial, la ocurrencia de un accidente eventualmente es una cifra absolutamente baja pues en un día a día donde se operan según estadísticas de la OACI (2015), 93.000 vuelos diarios en promedio, estando entre 9.000 a 13.000 aviones en el aire al mismo tiempo, en un día puede no registrarse ningún accidente fatal que cause conmoción en la gente.

El accidente aéreo es la excepción y una posibilidad casi remota. Un avión de cada 93.000 vuelos diarios que se accidenta extraordinariamente no puede considerarse un evento común, menos aun cuando pasan meses enteros e incluso

años en donde no se registra accidente alguno en despegues y aterrizajes aproximadamente de 2.790.000 aviones al mes.

Sin embargo, cada vez que sucede un accidente donde un avión cae y pierden la vida sus pasajeros, el pánico de la gente incrementa, sin detenerse a pensar que en relación a las estadísticas anteriormente expuestas, 92.999 vuelos llegaron a su destino. La falta de conocimiento de la población en general y la información suministrada por los medios de comunicación, muchas veces con afirmaciones erradas, son las causas que potencializan el miedo a volar.

Y para ejemplificar un poco la situación, ese avión que cae, es el hecho que genera pánico en las personas.

Por eso, para las aerolíneas comerciales, a pesar que en su día a día durante años enteros no se configure ningún accidente trascendental, una sola falla significa un enorme retroceso y pérdidas a nivel de su reputación y económico, pues las personas, altamente propensas a sufrir aerofobia, interiorizan el pánico de un accidente de tal forma que, aunque racionalmente es un hecho extraordinario, el miedo es tal que evitan tomar nuevos vuelos sin contemplar que ese hecho fortuito estuvo rodeado a su vez de miles de vuelos donde en ningún momento se afectó la seguridad.

Por último, de conformidad con todo lo expuesto anteriormente y según las estadísticas, el avión es el modo de transporte de pasajeros más seguro y sin embargo el que más temor provoca.

Por lo tanto, la industria aeronáutica está obligada a no cometer ni un error, pues un accidente aéreo, desencadena inmediatamente un pánico generalizado que rápidamente puede poner en riesgo la continuidad o no de una aerolínea pues la aerofobia no permite racionalmente ver el panorama completo sino que únicamente se enfoca en pensar que el próximo avión en el que se embarque,

puede tener el mismo accidente, situación ésta que los lleva a preferir a no tomar un avión.

#### **TABLA 7. RIESGO DE ACCIDENTE POR MODO DE TRANSPORTE**

<b>Transport mode used by user</b>	<b>Fatality risk (2008-2010) Fatalities per billion passenger kilometers</b>
Airline passenger	0.101
Railway passenger	0.156
Car occupant	4.450
Bus/Coach occupant	0.433
Powered two-wheelers	52.593
Vessels passenger	N/A

**Table 1: Fatality risk of passenger using different mode of transport (EU-27 in 2008-2010) <sup>(3)</sup>**

Fuente: Euribor.com.es

Ahora bien, un tema que no puede dejar de analizarse es la influencia de los medios de comunicación en el desarrollo inmediato de la noticia de un accidente.

De conformidad con la información suministrada por América Aviación, en condiciones normales, la investigación de un accidente fatal de aviación general le tomará a una comisión técnica especializada, al menos entre tres y seis meses. Durante este tiempo, se deberán evaluar cientos o miles de hechos, documentos, fotografías, declaraciones, registros, pruebas, ensayos y otras fuentes de información que permiten a un grupo de expertos en diversas áreas, determinar las causas que probablemente causaron el accidente.

Sin embargo, pocas horas después de un accidente, alrededor del mismo se desarrollan diferentes hipótesis sin ningún tipo de fundamento. Entonces el primer problema es la irresponsabilidad de la gente en opinar sobre algo que no tienen conocimiento, pues dichas causas sólo pueden determinarse una vez recolectada toda la información que permita llegar a una conclusión final.

No obstante, el segundo problema que es igual de grande y quizás más dañino, está relacionado con la cobertura que le dan los medios de comunicación. Cuando una persona que no tiene acceso a toda la información necesaria, no conoce todos los detalles y se basa tan solo en su experiencia o conocimientos generales para sacar una conclusión sobre un accidente de aviación, está cometiendo un error y un acto irresponsable.

Los medios de comunicación juegan un papel supremamente importante pues cuando los titulares afirman hipótesis de la causa del accidente, la opinión pública toma como ciertas estas afirmaciones y se forma una idea definida sobre el evento, sin que ello sea así, pues únicamente las comisiones de investigación son aquellas que tienen pleno acceso a la totalidad de las pruebas y causas que rodearon un accidente aéreo.

De ahí que, una vez esta idea ha sido conocida por las personas a través de los diferentes medios de comunicación, por más falsa o errónea que sea, ya ha causado un efecto cognitivo difícil de eliminar. Por lo tanto, los medios de comunicación no pueden especular y afirmar hipótesis que no se encuentran totalmente confirmadas, pues la falta de conocimiento del común de las personas se traduce en creer como cierta y absoluta cualquier noticia.

En conclusión, de conformidad con todos los argumentos anteriormente expuestos, los accidentes aéreos son la excepción y la ocurrencia de uno, no debe generar un pánico generalizado a volar en avión. Las estadísticas presentadas a lo largo del ensayo demuestran cómo porcentualmente, el avión es el modo de transporte más seguro. Sin embargo la falta de conocimiento de las personas en temas técnicos y físicos es una de las causas generadoras que potencializa el pánico a volar y a su vez el papel que juegan los medios de comunicación resulta crucial en el entendido que se convierte en los voceros de las causas que rodearon el accidente.

Por lo tanto, es un deber de los medios de comunicación presentar información totalmente verificada y real pues ello ayuda a mitigar el pánico desproporcionado y desinformado de los potenciales pasajeros. La industria aeronáutica constantemente refuerza y mejora la seguridad de las aeronaves y de los filtros de seguridad en los aeropuertos pero ello no garantiza la total seguridad aérea. Sin embargo bajo ninguna circunstancia debe desconocerse que los accidentes aéreos son la excepción y por esa misma razón, la información alrededor de ellos debe ser totalmente veraz pues por el mismo hecho de no ser común y generalmente fatal, su impacto en las personas es supremamente alto y desencadena un pánico que inmediatamente en el inconsciente de las personas se traduce en desconocer las altas cifras de seguridad que envuelven la actividad de la aviación.

Finalmente, si bien es cierto que la industria debe propender cada vez generar protocolos y procedimientos de seguridad más estrictos en selección de personal, innovaciones tecnológicas, mantenimiento aeronáutico y seguridad aeroportuaria, es igualmente cierto que los medios de comunicación juegan un papel preponderante en el desarrollo de las noticias referentes a los accidentes aéreos, pues la información veraz es la única herramienta que permite no desencadenar reacciones injustificadas frente a hechos que por su excepcionalidad son de tan enorme trascendencia y con ese miedo potencializado logren desestimar que volar en avión es el modo mas seguro.

## Bibliografía

Amezcuca ,O. (2011). “*Capítulo 8: Factores humanos en Aviación*”. En: Medicina Aeronáutica.

Aerotendencia. (15 de febrero de 2016). “*En 2015 solo hubo muertos en la aviación comercial en aviones turbohélice*”: <http://www.aerotendencias.com/actualidad-aeronautica/31766-en-2015-solo-hubo-muertos-en-la-aviacion-comercial-en-aviones-turbohelice/>

América Aviación. (29 de abril de 2012). “*Responsabilidad de los medios de comunicación frente a los accidentes aéreos*”: <https://americaaviacion.wordpress.com/2012/04/29/responsabilidad-de-los-medios-de-comunicacion-frente-a-los-accidentes-aereos/>

Aviation Safety Network. (1 de enero de 2015). “*Statistics by period*”: <https://aviation-safety.net/statistics/period/>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2001”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20010911-0>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2001”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20010911-1>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2001”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20010911-2>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2001”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20010911-3>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2014”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20140308-0>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2014”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20140717-0>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2014”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20141228-0>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2015”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20150204-0>

Aviation Safety Network. (03 de abril de 2016). “2015”. ASN Aviation Safety Database: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20150324-0>

Commission Staff. “*The 9/11 Commission Report*”:  
<http://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report.pdf>

Chiqui, E. (5 de noviembre de 2010). “*Uno de cada cinco accidentes de avión se produce por fallos mecánicos*”: <http://blogs.lainformacion.com/a-base-de-datos/2010/11/05/uno-de-cada-cinc-accidentes-de-avion-se-producen-por-fallos-mecanicos/>

Del Campo Martín, J. (mayo de 2012). “*Feliz Vuelo: Cómo Perder El Miedo A Volar*”. Barcelona: Editorial Booket.

IATA International Air Transport Association (2016). “*Air Passenger Market Analysis*”. IATA Economics: <http://www.icao.int/publications/Pages/regional-report.aspx>

IATA International Air Transport Association (2016). “*Air Freight Monthly Analysis*”. IATA Economics: <http://www.iata.org/publications/economics/Pages/air-freight-monthly-analysis.aspx>

Infobae América. (7 de septiembre de 2011). “*Tras los ataques del 11-S, las aerolíneas tardan cinco años en recuperarse*”: <http://blogs.lainformacion.com/a-base-de-datos/2010/11/05/uno-de-cada-cinc-accidentes-de-avion-se-producen-por-fallos-mecanicos/>

ICAO International Civil Aviation Organization. (2016). “*Regional Report*”:  
<http://www.icao.int/publications/Pages/regional-report.aspx>

Quest, R. (8 de Marzo 2016). “*The Vanishing of Flight MH370: The true History Of The Hunt For The Missing Malaysian Plane*”. New York: Berkley Books.

Smith, P. (2013). “*Cockpit Confidential Everything You Need to know about Air Travel*”. Naperville, Ill: Sourcebooks.

Soucie, D. (2015). “*Malaysia Airlines Flight 370. Why It Disappeared And Why It’s Only A Matter Of Time Before This Happens Again.*”. New York: Skyhorse Publishing.