

**ANAC instituiu Grupo de Trabalho (GT) para propositura e execução de ações relacionadas à aeronavegabilidade continuada que visem a redução das ocorrências classificadas como Falha de Motor em Vôo, em 06.06.22**

Com a Portaria nº 8.197/SPO, de 31/05/2022, a Gerência de Certificação de Aeronavegabilidade Continuada (GCAC) instituiu Grupo de Trabalho (GT) para propositura e execução de ações relacionadas à aeronavegabilidade continuada que visem a redução das ocorrências aeronáuticas classificadas como Falha de Motor em Vôo (SCF-PP). A Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

O GT contará com quatro servidores da agência, um dos quais na condição de Coordenador.

Dentre os objetivos do Grupo de Trabalho deverão constar:

1 - Realização de estudos técnicos incluindo:

- i. Revisão dos normativos aplicáveis à manutenção de motores aeronáuticos;
- ii. Análise das ocorrências de falha de motor em vôo para o período e as correlações destas com outros tipos de ocorrências, taxas e outros eventos; e,
- iii. Análise do impacto regulatório e efetividade das alterações normativas realizadas nos últimos anos.

2 - Proposição de ações que visem a redução das ocorrências classificadas como Falha de Motor em Vôo (SCF-PP), incluindo:

- i. Descrição do conjunto de ações alternativas propostas pelo grupo;
- ii. Avaliação do impacto e custo da implementação da ação proposta; e,
- iii. Apresentação das propostas para deliberação pela GCAC.

3 - Planejamento e execução das ações aprovadas.

As ações propostas pelo Grupo deverão ser periodicamente apresentadas e acompanhadas pela Gerência de Certificação de Aeronavegabilidade Continuada (GCAC), podendo esta fazer as alterações necessárias que visem o atingimento dos objetivos estabelecidos para o GT.

A duração do Grupo de Trabalho será de até 08 meses a partir da data de publicação desta Portaria para os objetivos (1) e (2), podendo ser prorrogada por decisão interna da GCAC. Para o objetivo (3), a duração dependerá das ações que forem aprovadas e será definida pela GCAC junto à equipe do trabalho.

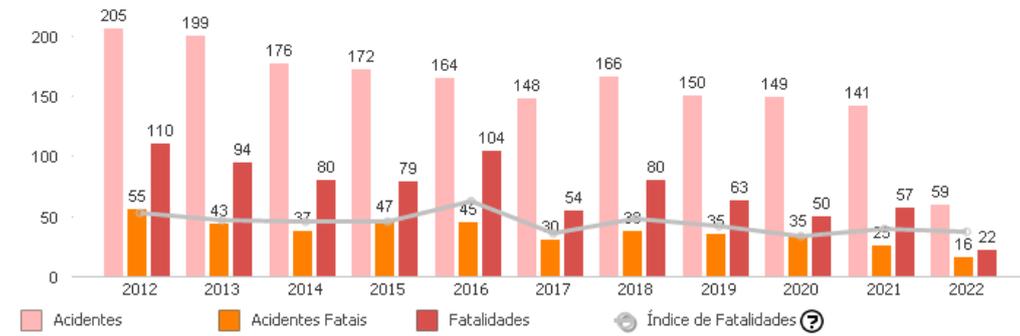
Portaria nº 8.197/SPO, de 31/05/2022 – em Ato Normativo:

[https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2022/bps-v-17-no-22-30-05-a-03-06-2022/portaria-8197/visualizar\\_ato\\_normativo](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2022/bps-v-17-no-22-30-05-a-03-06-2022/portaria-8197/visualizar_ato_normativo)

Conforme dados estatísticos do CENIPA, pelo painel SIPAER, nos últimos 10 anos (incluindo a parcial de 2022) ocorreram 1.729 acidentes (sendo 433 acidentes fatais – 25%, com 793 fatalidades) e 3.682 incidentes “gerais” (sendo 723 incidentes graves e 2.959 incidentes). No período, foram 5.411 ocorrências, 68% de incidentes gerais (13% de incidentes graves e 55% de incidentes) e 32% em acidentes.

Em período recente de cinco anos (2018 a 2022), são 665 acidentes (sendo 606 entre 2018 e 2021, sendo 316 acidentes entre 2018 e 2019 (pré-pandemia) e 290 acidentes entre 2020 e 2021). Foram 125 acidentes fatais (19%) entre 2018 e 2021, sendo 65 acidentes entre 2018 e 2019 (pré-pandemia) e 60 acidentes entre 2020 e 2021).

### Panorama dos acidentes nos últimos 10 anos



Filtro Rápido: **ACIDENTE** INCIDENTE INCIDENTE GRAVE

Escolha uma das opções abaixo para ser exibida na área do gráfico.

- Por Classificação
- Por Tipo de Ocorrência**
- Por Aeródromo
- Por UF
- Por Fase de Operação
- Por Danos à Aeronave
- Por Segmento da Aviação
- Por Fatores Contribuintes
- Por Fabricante da Aeronave
- Por Modelo da Aeronave
- Por Tipo de Motor
- Por Quantidade de Motores
- Por Atividade do Operador

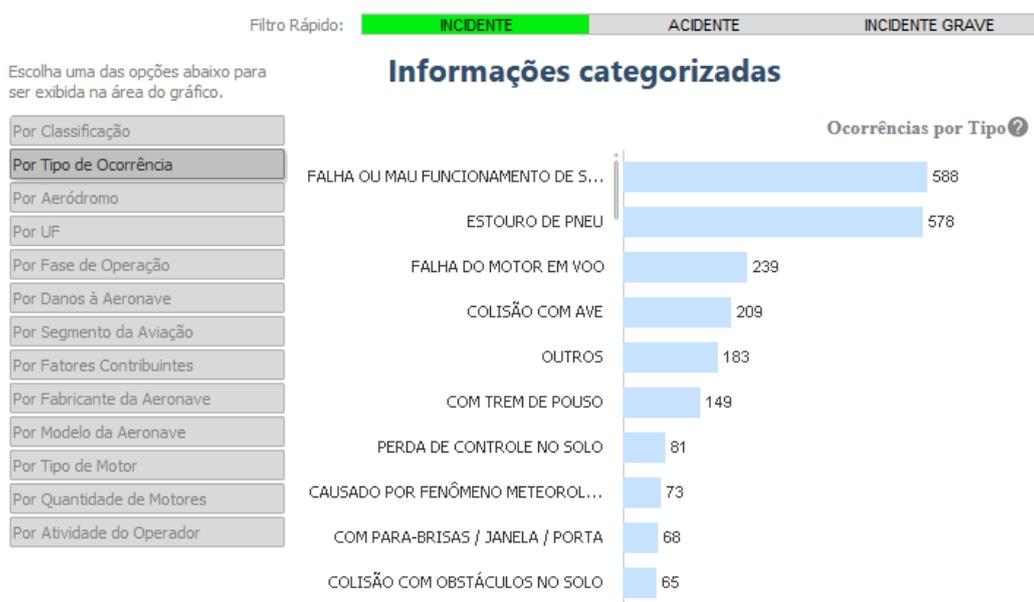
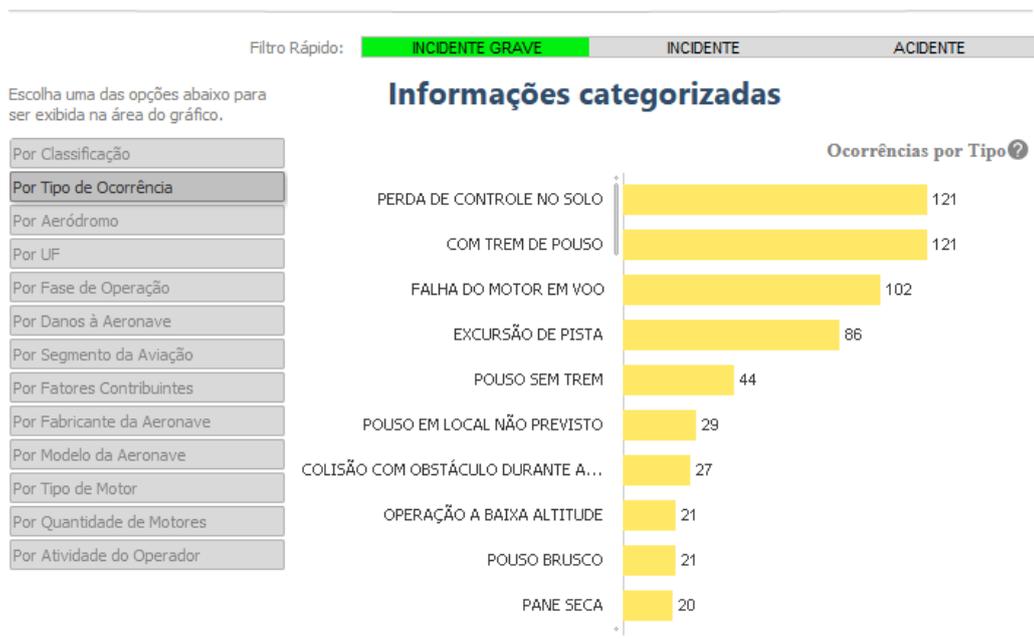
### Informações categorizadas



Em período recente de cinco anos (2018 a 2022), dentre os acidentes, a falha de motor em vôo é o tipo de maior ocorrência, com 355 eventos em 1.729 ocorrências (20,5%), seguida pelo tipo de Perda de Controle em Vôo (LoC-I), com 331 eventos (19,1%).

Dentre os incidentes graves, a falha de motor em vôo é o terceiro tipo de maior ocorrência, com 102 eventos em 723 ocorrências (14,1%), após os eventos Perda de Controle em Solo (LoC-G) e por trem de pouso, com 121 eventos (16,7%) cada um.

Dentre os incidentes, a falha de motor em vôo é o terceiro tipo de maior ocorrência, com 239 eventos em 2.959 ocorrências (8,1%), após os eventos de falha/mau funcionamento de sistema/componente, com 588 eventos (19,9%), e de estouro de pneu, com 578 eventos (19,5%).



Ainda no período de 10 anos, o painel SIPAER mostra que a aviação geral (excluindo operação da administração pública) responde por 1.576 acidentes (de 1.729 acidentes), uma participação de 91,2%. O segmento do transporte privado responde por 683 acidentes (43% da aviação geral e 39,5% do total), seguida da aviação agrícola respondendo por 288 acidentes (18,3% da aviação geral e 16,7% do total); o segmento do transporte não-regular/táxi-aéreo responde por 110 acidentes (7% da aviação geral e 6,4% do total).

Quanto aos incidentes graves, a aviação geral (excluindo operação da administração pública) responde por 644 destes incidentes (de 723 incidentes graves), uma participação de 89,1%. O segmento do transporte privado responde por 271 incidentes (43% da aviação geral e 37,5% do total), seguida do segmento de instrução respondendo por 150 incidentes (23,8% da aviação geral e 20,8% do total) e do segmento do transporte não-regular/táxi-aéreo responde por 80 incidentes (12,7% da aviação geral e 11,1% do total).

Quanto aos incidentes, a aviação geral responde por 1.711 destes incidentes (de 2.959 incidentes), uma participação de 57,8%. O segmento do transporte privado responde por 747 incidentes (43,7% da aviação geral e 25,3% do total), seguida do segmento do transporte não-

regular/táxi-aéreo com 462 incidentes (27% da aviação geral e 15,6% do total) e da instrução com 368 acidentes (21,5% da aviação geral e 12,4% do total).

Em período recente – desde 2018 -, considerando a aviação de asa fixa, do transporte não-regular, especialmente a aviação geral nos segmentos do transporte particular (TPP), não-regular/táxi-aéreo (TPX), agrícola, instrução e Especializado, para ocorrências de acidentes e incidentes graves, as tabelas abaixo, de número de ocorrências, mostram a predominância de eventos por falha de motor em voo [i] na operação com motorização a pistão e [ii] nos segmentos do transporte privado (nos acidentes) e da aviação agrícola e de instrução de voo (para incidentes graves):

**LEVANTAMENTO OCORRÊNCIAS POR FALHA DE MOTOR EM VÔO - aviação não-regular**  
**Fonte: CENIPA - painel SIPAER**

		Acidente						
Ano	Não-regular	Av. Geral					eventos fatais	
		TPP	Agrícola	TPX	Instrução	SAE		
2018	20	20					20	3
		11	6	2	0	1		
		55,0%	30,0%	10,0%	0,0%	5,0%		
2019	17	18					16	3
		11	6	1	0	0		
		61,1%	33,3%	5,6%	0,0%	0,0%		
2020	27	17					27	3
		9	2	1	3	1		
		52,9%	11,8%	5,9%	17,6%	5,9%		
2021	26	17					26	2
		9	2	1	3	1		
		52,9%	11,8%	5,9%	17,6%	5,9%		
2022	14	25					25	3
		10	8	1	6	0		
		40,0%	32,0%	4,0%	24,0%	0,0%		
2018 2021	90	22					22	3
		10	5	1	6	0		
		45,5%	22,7%	4,5%	27,3%	0,0%		
2018 2021	90	89					88	12
		43	23	5	12	5		
		48,3%	25,8%	5,6%	13,5%	5,6%		
2022	14	83					82	11
		43	20	4	12	3		
		51,8%	24,1%	4,8%	14,5%	3,6%		
2022	14	14					13	3
		5	5	1	1	1		
		35,7%	35,7%	7,1%	7,1%	7,1%		
2022	14	12					11	3
		5	5	0	1	0		
		41,7%	41,7%	0,0%	8,3%	0,0%		

Incidente Grave								
Ano	Não-regular	Av. Geral						
		TPP	Agrícola	TPX	Instrução	SAE		
2018	7	7					7	
		1	2	0	3	1		
		14,3%	28,6%	0,0%	42,9%	14,3%		
2019	9	9					8	
		4	1	0	2	1		
		44,4%	11,1%	0,0%	22,2%	11,1%		
2020	13	13					13	
		4	5	0	4	0		
		30,8%	38,5%	0,0%	30,8%	0,0%		
2021	10	12					12	
		3	5	0	4	0		
		25,0%	41,7%	0,0%	33,3%	0,0%		
2018	39	10					8	
		2	3	0	3	0		
		20,0%	30,0%	0,0%	30,0%	0,0%		
2021	10	9					8	
		2	3	0	3	0		
		22,2%	33,3%	0,0%	33,3%	0,0%		
2018	39	39					36	
		11	11	0	12	2		
		28,2%	28,2%	0,0%	30,8%	5,1%		
2021	39	37					35	
		10	11	0	12	2		
		27,0%	29,7%	0,0%	32,4%	5,4%		
2022	5	5					5	
		2	2	0	1	0		
		40,0%	40,0%	0,0%	20,0%	0,0%		
2022	5	4					4	
		1	2	0	1	0		
		25,0%	50,0%	0,0%	25,0%	0,0%		

Pelas tabelas, constata-se o aumento do número de ocorrências de acidentes e incidentes graves, por falha de motor, no biênio 2020-2021. O aumento do número destes acidentes é puxado pelos segmentos da aviação agrícola e de instrução (em 2021). O aumento do número destes incidentes graves é puxado pelos segmentos do transporte privado (maior) e da aviação agrícola (menor).

O segmento do transporte privado teve um 'pico' de ocorrências nos anos de 2019 2020, tanto em acidentes (2020) como incidentes graves (2019 e 2020), por falha de motor em voo.