

No período de 12 meses entre 01/09/2021 (quatro meses) e 31/08/2022 (oito meses), 286 ocorrências sob investigação entre 188 acidentes (66%) e 98 incidentes (34%) envolvendo aviões executivos à turbina em todo o mundo – com cinco acidentes e 27 mortes com jatos executivos, em pesquisa da mídia AIN, em 14.10.22

No período acumulado de 12 meses entre 01/09/2021 (quatro meses) e 31/08/2022 (oito meses), foram apuradas 27 mortes em cinco acidentes (5,4 morte/acidente) com jatos executivos pelo mundo, sendo oito pessoas mortas em dois acidentes (4,0 morte/acidente) com jatos executivos registrados no EUA, em operação do transporte privado (pelo regulamento PART-91, no EUA), e 19 mortes em três acidentes (6,33 morte/acidente) com jatos executivos registrados fora do EUA, em operação de fretamento (pelo regulamento PART-135, no EUA), de acordo com pesquisa da mídia de aviação AIN, objeto de artigo por Gordon Gilbert postado em 12/10/2022, com título "*Bizjets sustain five fatal accidents over recent 12 months*" (Jatos executivos sofrem cinco acidentes fatais nos últimos 12 meses).

Conforme o artigo, foram ao todo 286 ocorrências sob investigação entre 188 acidentes (66%) e 98 incidentes (34%) envolvendo aviões executivos à turbina em todo o mundo.

No período (12m), foram 35 acidentes (fatais e não-fatais) com jatos executivos no mundo (representando 12% das ocorrências e 19% dos acidentes com aviões executivos à turbina), com cinco acidentes (14,3%) e 27 mortes. 20 dos acidentes (57,1%) foram com jatos do transporte privado (pelo regulamento PART-91, no EUA).

Os turboélices executivos estiveram envolvidos em 64 acidentes (fatais e não-fatais) em todo o mundo, quase o dobro dos jatos, e resultaram em 62 mortes, quase 2,5 vezes mais do que em acidentes com jatos.

O articulista aponta que cerca de 1/3 (33%) dos acidentes sofridos pelos segmentos de jatos executivos e turboélices registrado no EUA ("N") foram classificados como acidentes e não como incidentes (que normalmente resulta em ferimentos leves ou inexistentes e danos à aeronave menos significativos).

No entanto, destaca o articulista, oito acidentes de turboélice registrados no EUA envolvendo vôos do transporte privado (pelo regulamento PART-91) no período de 12 meses pesquisado deixaram 30 pessoas mortas (3,75 mortes/acidente), o maior número de mortos entre qualquer um dos segmentos – ante oito pessoas mortas em dois acidentes (4,0 morte/acidente) com jatos executivos registrados no EUA

Além disso, quase 2/3 (67%) dos 56 acidentes sofridos por turboélices não registrados no EUA no mesmo período foram classificados como acidentes, destacou o articulista.

O artigo de Gilbert apresenta tabelas de ocorrências (acidentes e incidentes) por modelos de jatos e turboélices entre fabricantes. Foram apuradas 215 ocorrências, sendo 115 eventos (53%) com jatos e 100 eventos (47%) com turboélices (bimotor e monomotor).

Accidents/Incidents by Make and Series of Aircraft* (Top 10 In Order of Most Numerous)	
JETS	
Cessna Citations	63 (22 %)
Bombardier Learjets	17 (5.6 %)
Bombardier Challengers	13 (4.5 %)
Gulfstream Aerospace Gulfstreams	12 (4.2 %)
Embraer Phenoms	10 (3.4 %)
Total Jets	115
TURBOPROPS	
Beechcraft King Airs	44 (15.4 %)
Cessna 208s	17 (5.9 %)
Pilatus PC-12s	16 (5.6 %)
Daher TBMs	12 (4.2 %)
Piper Meridians	11 (3.8 %)
Total Turboprops	100

O articulista escreve que mais de 150 jatos e 130 turboélices (280 aeronaves à turbina) envolveram em ocorrências. Ele destaca o predomínio de jatos Cessna *Citation* e turboélices Beechcraft King Air nas ocorrências, o que não é incomum, por serem a maioria dos modelos executivos e turboélices, respectivamente, na frota em operação.

Dos 16 modelos de jatos envolvidos em acidentes, 22% foram Cessna *Citation* e dos 20 modelos de turboélices envolvidos em acidentes ou incidentes, os modelos King Air responderam por 15,4%. Todos os outros modelos de turbinas estavam em porcentagens de um dígito.

O artigo de Gilbert também apresenta tabelas de ocorrências, com separação de classificação entre acidentes e incidentes, por categoria do transporte, com aviões – jato e turboélice – com registro fora do EUA.

Non U.S.-registered Business Jet and Turboprop Accidents/Incidents Worldwide (Sept. 1, 2021 to Aug. 31, 2022)					
	Total	Private	Charter	Other**	Unknown
BUSINESS JETS					
Total accidents	13	5	5	2	1
Nonfatal accidents	10	5	2	2	1
Fatal accidents	3	0	3	0	0
Fatalities	19	0	19	0	0
Incidents	29	6	13	8	2
BUSINESS TURBOPROPS					
Total accidents	36	7	14	9	6
Nonfatal accidents	32	5	12	9	6
Fatal accidents	4	2	2	0	0
Fatalities	32	16	16	0	0
Incident	20	10	8	2	0

* For example: air ambulance, aerial survey, ferry, training, testing, government (non-military).
Sources: FAA, NTSB, Aviation Safety Network, AJN research

Conforme a tabela, em eventos envolvendo jatos não-registrados no EUA, foram 13 acidentes (sendo três fatais, com 19 mortes – 6,33 mortes/acidente, e 10 não-fatais) e 29 incidentes, perfazendo 42 ocorrências (sendo 31% de acidentes e 69% incidentes).

Em eventos envolvendo turboélices não-registrados no EUA, foram 36 acidentes (sendo 4 fatais, com 32 mortes – 8,0 mortes/acidente, e 32 não-fatais) e 20 incidentes, perfazendo 56 ocorrências (sendo 64% de acidentes e 36% incidentes).

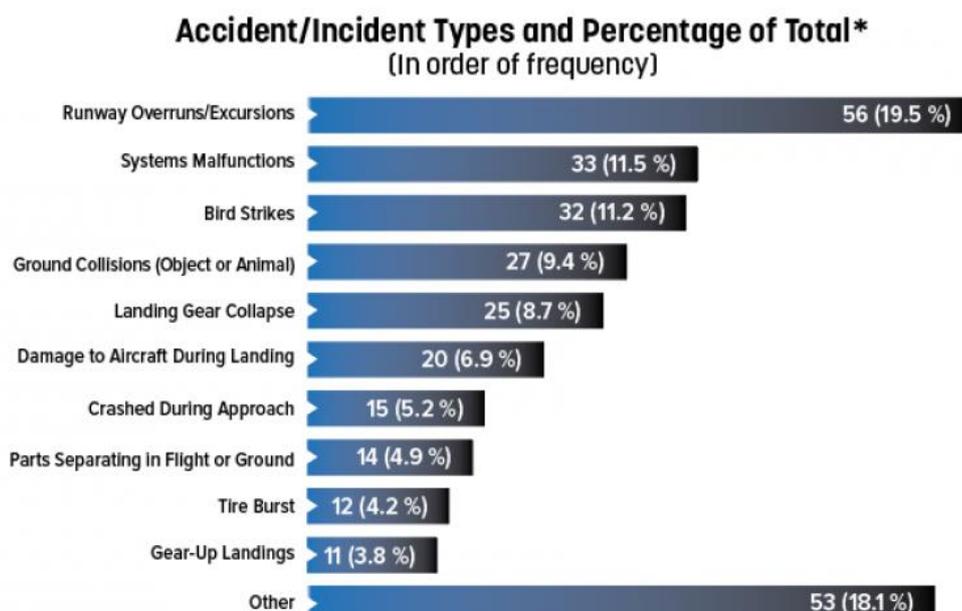
O artigo apresenta uma tabela da composição das ocorrências, entre acidente e incidente, tanto para aeronaves registradas no EUA como fora do EUA, separando jatos e turboélices. Nos eventos com jatos, predominam os incidentes, tanto no EUA como no restante do mundo; nos eventos com turboélices, os incidentes também predominam no EUA, mas no restante do mundo o predomínio sendo dos acidentes.

Percentage of Accidents versus Incidents (Sept. 1, 2021 to Aug. 31, 2022)		
SEGMENT/TOTAL MISHAPS	ACCIDENTS	INCIDENTS
N-Numbered Jets/106	20.8%	79.2%
N-Numbered Turboprops/82	34.1%	65.9%
Non-N Numbered Jets/42	30.1%	69.9%
Non-N Numbered Turboprops/56	64.3%	35.7%

Conforme aponta o articulista, eventos de excursão de pista (RE) e de incursão de pista (RI) continuaram sendo responsáveis pela maioria dos incidentes e acidentes, apesar das novas tecnologias e dos esforços de longa data das organizações de segurança e comercialização para ajudar a evitar tais ocorrências.

Das 286 ocorrências (acidentes e incidentes) durante o período, 56 eventos (19,5%) envolveram aviões “varando” pista (ultrapassando o limite longitudinal da pista) ou escapando lateralmente da pista, durante pouso, decolagem e abortagem de decolagem. Mau funcionamento do sistema (11,5%) e colisões com pássaros (11,2%) foram responsáveis por quase 1/4% (23%) das ocorrências, mas estes eventos raramente resultando um acidente grave, com notáveis exceções. Fração de 6,9% é de ocorrências com danos em aeronaves durante pouso e fração de 5,2% é de ocorrências de queda durante aproximação, formando um grupo de 12,1%. Eventos por separação de componente em vôo ou em solo respondem por 4,9% das ocorrências, à frente de ocorrências de estouro de pneu (4,2%), enquanto eventos de colapso de trem de pouso respondem por 8,7%.

Tabelas de ocorrências (acidentes e incidentes), por tipo de evento:



*Total percentage adds up to more than 100 percent because of rounding. Some accidents and incidents involve more than one type of circumstance.