

# Relatório Anual de Segurança Operacional

(RASO) – 2017



**ANAC**  
AGÊNCIA NACIONAL  
DE AVIAÇÃO CIVIL

# **Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO) – 2017**

## **DIRETORES**

José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz  
*Diretor-Presidente*

Juliano Alcântara Noman  
*Diretor*

Hélio Paes de Barros Júnior  
*Diretor*

Ricardo Fenelon Junior  
*Diretor*

Ricardo Sérgio Maia Bezerra  
*Diretor*

## **ELABORAÇÃO**

SPI - Superintendência de Planejamento Institucional  
GTAS - Gerência Técnica de Assessoramento

## **PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO**

Assessoria de Comunicação Social - ASCOM

## Sumário

<b>Mensagem da Diretoria</b>	<b>4</b>
<b>Introdução</b>	<b>5</b>
<b>Panorama Internacional</b>	<b>7</b>
<b>Panorama Geral</b>	<b>10</b>
<b>Aeronaves</b>	<b>18</b>
<b>Pilotos</b>	<b>21</b>
<b>Geografia dos Acidentes Aéreos</b>	<b>24</b>
<b>Aviação Agrícola</b>	<b>29</b>
<b>Aviação de Instrução</b>	<b>33</b>
<b>Aviação Privada e Executiva</b>	<b>39</b>
<b>Aviação Regular</b>	<b>45</b>
<b>Táxi Aéreo</b>	<b>50</b>
<b>Helicópteros</b>	<b>55</b>
<b>Principais Realizações da ANAC para a Segurança Operacional em 2017</b>	<b>61</b>
<b>Considerações Finais</b>	<b>63</b>
<b>Apêndice I - Siglas e Abreviações</b>	<b>65</b>
<b>Apêndice II - Tipos de Ocorrência</b>	<b>66</b>
<b>Apêndice III - Fases de Operação</b>	<b>68</b>

## Mensagem da Diretoria

A ANAC publica este Relatório Anual de Segurança Operacional pelo décimo primeiro ano consecutivo, sendo esta edição dedicada aos resultados alcançados no ano de 2017. Resultados esses que demonstram o excelente resultado obtido pelo Brasil no que diz respeito à segurança no transporte aéreo de passageiros, figurando entre os países com os maiores volumes de tráfego aéreo e com as melhores capacidades de vigilância da segurança operacional medida pela OACI, a Organização de Aviação Civil Internacional.

Mais uma vez, não se registrou nenhuma fatalidade no transporte aéreo regular e o Brasil mantém o patamar de zero acidentes nesse segmento desde 2012. Esse resultado demonstra que o Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO) estabelecido pela ANAC em 2015 foi atingido pelo sétimo ano consecutivo.

Esse resultado não se restringe ao transporte aéreo regular. De um modo geral, o país experimentou uma redução no total de acidentes da aviação civil, consolidando a tendência decrescente desse número desde 2013. A redução é ainda mais importante quando observamos os resultados comparando o número de decolagens e o combustível de aviação consumido. Seja qual for o denominador, as taxas de acidentes da aviação civil brasileira diminuíram quando comparadas à 2016.

Vale destaque, ainda, para a melhoria expressiva dos resultados da aviação de instrução e para o número de fatalidades na aviação civil observados no ano de 2017, sendo o segundo melhor resultado desde o início do registro em 1979!

Mesmo com o bom desempenho observado, a ANAC continua empreendendo esforços para melhoria contínua do desempenho da segurança operacional. Por exemplo, em 2017 a Agência deu início ao Programa de Implementação do PSOE-ANAC, composto por 12 projetos prioritários para que, até 2022, sejam aprimoradas suas capacidades organizacionais de gerenciamento de riscos, garantia e promoção da segurança operacional, entre outras.

Outro exemplo é que, ao longo de todo o ano de 2017, a ANAC e o COMAER avaliaram conjuntamente o nível de implementação do State Safety Programme (SSP) no Brasil. Esse esforço resultou na publicação, em dezembro de 2017, de uma nova edição do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional (PSO-BR), bem como de um plano de implementação para desenvolver um mecanismo de coordenação ao nível de Estado brasileiro para o gerenciamento da segurança operacional que irá estabelecer um NADSO nacional e, também, operacionalizar uma melhoria do Sistema de Coleta e Processamento de Dados de Segurança Operacional, o SDCPS.

Tudo isso com o objetivo de promover melhoria contínua do desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira através de ações integradas e de compartilhamento de dados e informações relevantes para a segurança operacional de forma a aproximar as autoridades de aviação civil e aeronáutica, e a indústria como um todo.

Boa leitura!

## Introdução

Desde 2008 a ANAC publica o Relatório Anual de Segurança Operacional com o intuito de fornecer à comunidade aeronáutica informações relevantes sobre o desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira. A expectativa é que este documento possa auxiliar na compreensão dos riscos envolvidos nos mais diferentes segmentos da indústria aeronáutica e suportar a tomada de decisões que visem a proposição de estratégias de melhoria da segurança de nossa aviação.

A organização deste documento visa prover, ao longo de suas seções, informações sobre diversos aspectos significativos das ocorrências aeronáuticas, especialmente sobre os acidentes ocorridos nos últimos 5 anos. Concomitantemente, sempre que possível, foi feita a opção por realizar as análises considerando um horizonte amplo de tempo, de modo a conferir uma visão mais abrangente do comportamento das grandezas estudadas e atenuar assim o efeito de eventuais flutuações que um curto período pode apresentar ao ser avaliado isoladamente.

Buscando explorar diferentes perspectivas da realidade operacional, um mesmo conjunto de dados é reportado ora em números absolutos, ora ponderado por outras grandezas, na tentativa de se obter uma melhor compreensão das diversas informações relevantes associadas a uma ocorrência aeronáutica. Essa análise dos dados sob diferentes óticas e categorizações ajuda a identificar necessidades específicas de atuação tanto da Agência quanto dos agentes do setor, com o objetivo de melhorar o nível da segurança operacional da aviação civil como um todo.

A principal fonte de dados aqui utilizada é a base de ocorrências disponibilizada pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) por meio do sistema Potter e que é internalizada pela ANAC. Após a importação dos dados brutos do CENIPA, a Agência faz uma série de refinamentos e verificações dos dados com outras bases institucionais antes de utilizá-los. Por isso, pequenas diferenças podem ser encontradas ao se confrontar os dados aqui apresentados com aqueles disponibilizados pelo próprio CENIPA ou por outras fontes. Entretanto, tais diferenças são fundamentalmente relacionadas à categorização das ocorrências e mostram-se residuais, pouco afetando as análises realizadas.

Nesta edição, uma nova seção exclusiva para helicópteros foi introduzida, para tratar de forma dedicada a análise do desempenho desse importante segmento da aviação civil brasileira.

Além dos dados apresentados para o ano de 2017, os dados de relatórios passados foram revisados de modo a refletir aqui as informações mais atualizadas que se encontram disponíveis.



# Panorama **Internacional**

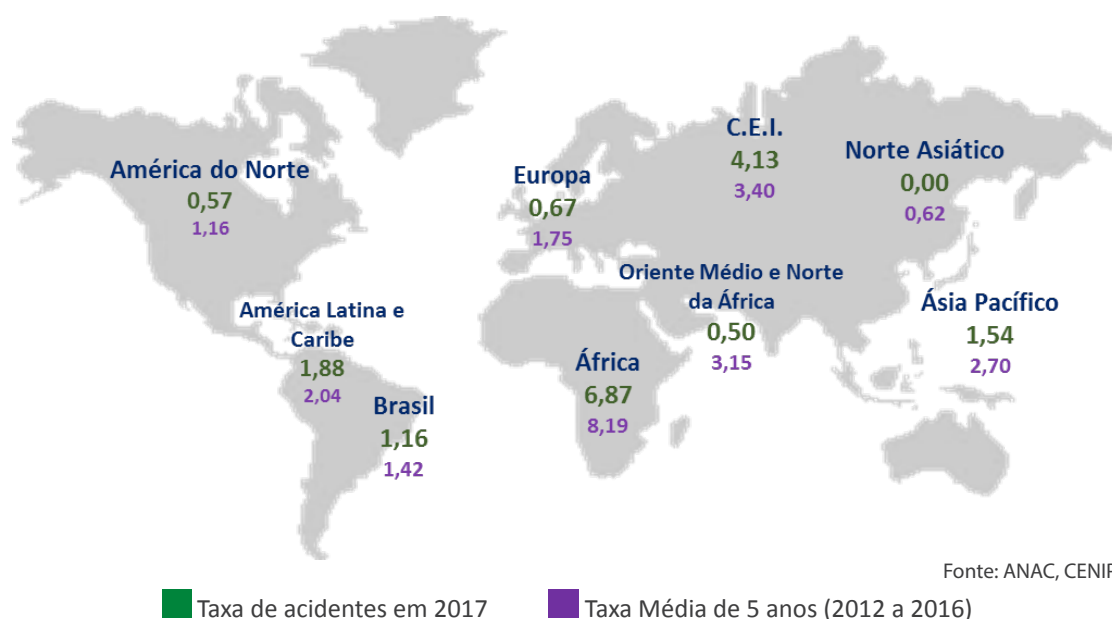
## Panorama Internacional

Nesta seção inicial do relatório são apresentados números gerais do desempenho da segurança operacional ao redor do globo, com destaque para os números brasileiros frente aos demais países e regiões do mundo.

Para a construção dos gráficos e tabelas apresentadas nesta seção foram utilizadas publicações de algumas das mais conceituadas organizações internacionais ligadas à aviação, como IATA e OACI.

Ano após ano, a divulgação de taxas de acidentes anuais consistentemente mais baixas reforça a afirmação amplamente difundida que o transporte aéreo de passageiros é um dos modais de transporte mais seguros da atualidade. Neste contexto, com o intuito de fornecer uma perspectiva sobre o desempenho da aviação comercial mundial, foi elaborado o gráfico da Figura 1 que apresenta as taxas<sup>1</sup> de acidentes por milhão de decolagens em 2017, além das taxas médias do período entre 2012 e 2016 nas diferentes regiões do planeta, conforme o agrupamento regional utilizado pela IATA. Na figura, os números brasileiros são apresentados de forma individualizada, de forma a facilitar o comparativo do país com o restante do globo.

Figura 1: taxa de acidentes totais (acidentes por milhões de decolagens) em 2017 e taxa média entre 2012 e 2016 para diferentes regiões, conforme classificação da IATA.



Outro parâmetro utilizado para avaliar o desempenho de um determinado Estado no que diz respeito à estruturação de sua aviação é o resultado dos indicadores do Programa USOAP-CMA (Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach), da OACI, cujo objetivo é monitorar a capacidade dos Estados em realizarem a vigilância da segurança operacional de sua aviação. Esse monitoramento é realizado de modo contínuo por meio do preenchimento de questionários específicos e perguntas de protocolo utilizadas em auditorias que buscam medir a aderência aos padrões internacionalmente estabelecidos, além de avaliar a existência de

1.As taxas de acidentes consideradas o gráfico em questão referem-se ao número de acidentes por milhão de decolagens envolvendo voos comerciais de operações regulares e não regulares, incluindo voos de traslado, para aeronaves com PMD acima de 5700kg.

normativos e procedimentos. Ressalta-se que a maneira como os provedores de serviços aéreos colocam em prática os requisitos técnicos definidos pelos Estados também é verificada nas auditorias. A última auditoria realizada no Brasil foi no ano de 2015, quando a OACI constatou um incremento

no indicador do programa que passou de 87,6%, obtido em 2009, para 95,14% de aderência aos padrões estabelecidos pela OACI. E como pode ser observado na Tabela 1 abaixo, tal resultado posiciona o Brasil na quinta colocação no ranking que reúne os países vinculados à OACI e signatários da Convenção de Aviação Civil Internacional.

Tabela 1: Ranking de implementação efetiva (EI) da OACI.

Países	Indicador EI
1º - Emirados Árabes Unidos	98,91%
2º - Singapura	98,60%
3º - República da Coreia	98,48%
4º - França	96,00%
5º - Brasil	95,14%
6º - Canadá	95,10%
7º - Irlanda	95,06%
8º - Austrália	95,02%
9º - Chile	94,65%
10º - Nicarágua	94,55%

De modo a fornecer uma visão mais abrangente desse resultado foi elaborada a Figura 2 que relaciona o percentual de implementação efetiva no programa USOAP com o volume de tráfego aéreo de cada Estado, identificando os Estados de uma mesma região com pontos de mesma cor. Destaque para o Brasil que figura no canto superior direito da figura, onde se situam os países com grande volume de tráfego aéreo e elevado grau de aderência aos padrões internacionais de segurança, conforme medido pela auditoria da OACI.

Figura 2: dispersão de EI por Estado em relação ao volume de tráfego aéreo em 2017.







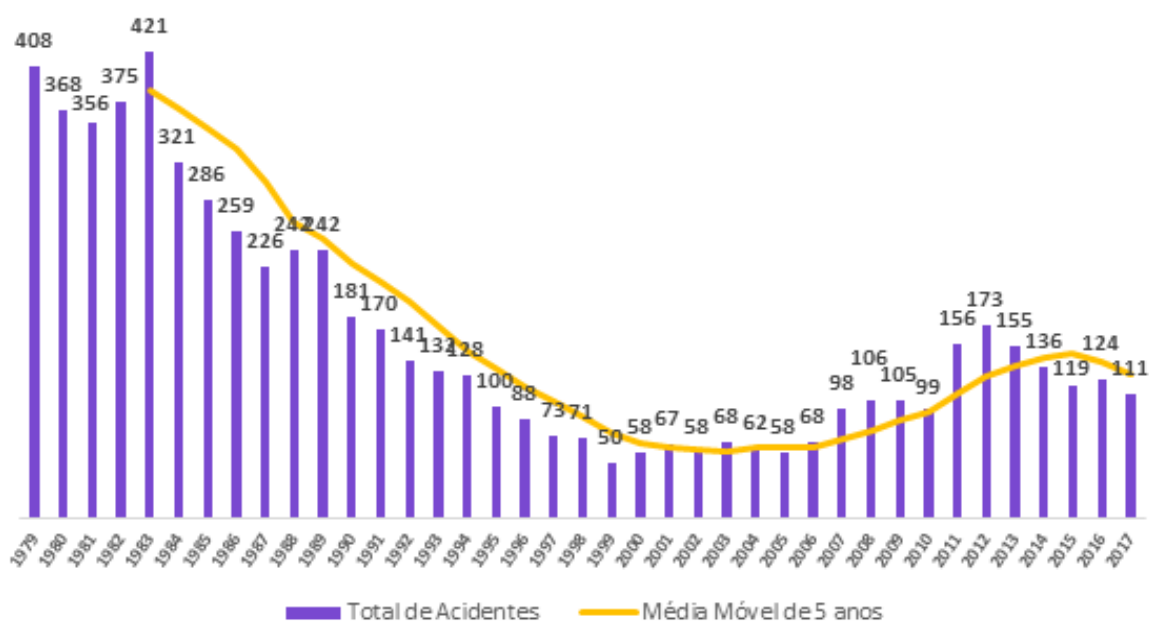
# Panorama **Geral**

## Panorama Geral

Nesta seção são apresentados números gerais referentes à segurança operacional da aviação brasileira, de modo a permitir uma visão mais abrangente sobre o desempenho do setor. Nas seções seguintes deste relatório buscou-se explorar em maior profundidade cada segmento da aviação, de forma a evidenciar suas particularidades.

De modo a acompanhar a evolução histórica da aviação civil brasileira, do ponto de vista do desempenho da segurança operacional, o número total de acidentes registrados ao longo dos anos possui particular interesse para identificação do comportamento do sistema. Por meio do gráfico da Figura 3, é possível perceber que desde o início da série, em 1979, houve uma queda significativa do número de acidentes em termos absolutos.

Figura 3: histórico de acidentes da aviação civil brasileira.



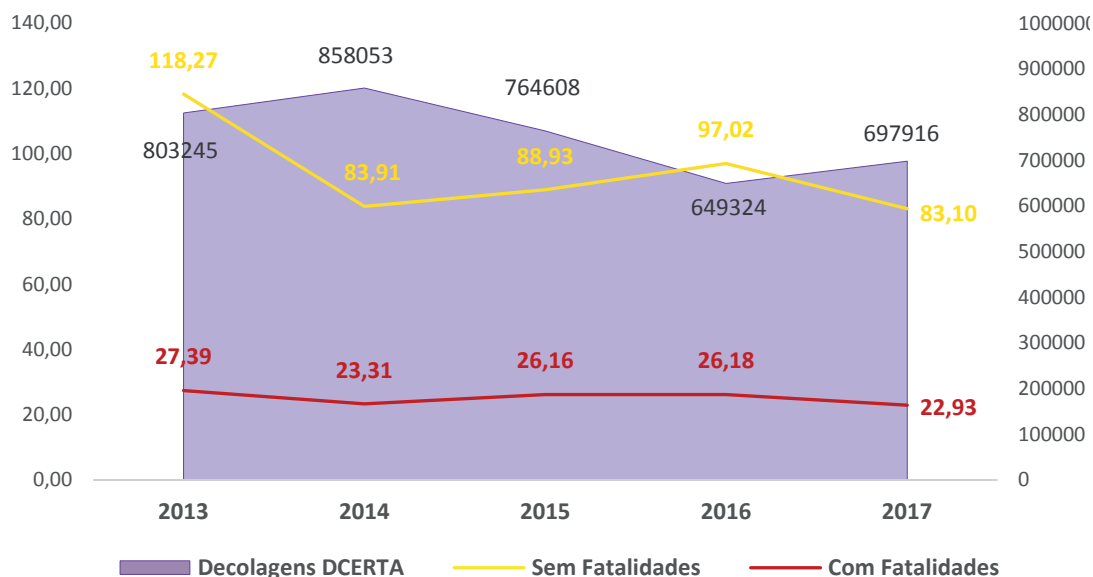
Fonte: ANAC e CENIPA.

De acordo com a figura anterior, no período de 2006 a 2012, a aviação civil brasileira observou um aumento significativo na quantidade de acidentes registrados, voltando a registrar números equivalentes aos verificados no início da década de 90. A partir de 2013, percebe-se uma reversão desta tendência. Entretanto, ao avaliar apenas os números absolutos deixamos de lado uma informação de grande relevância que é o fato da aviação brasileira ter experimentado um sólido crescimento neste período. Com o intuito de considerar essas duas grandezas, normalmente utiliza-se a taxa de acidentes, que é um índice

que pondera o total de acidentes pelo número de decolagens em um determinado intervalo de tempo. Ao longo deste relatório, sempre que possível, diferentes taxas são exploradas na tentativa de verificar o comportamento dos acidentes frente às variações da atividade aérea no país.

Nesse contexto, a figura abaixo destaca a evolução da quantidade de voos ano a ano e ainda demonstra que a taxa de acidentes anual (acidentes a cada 1.000.000 de decolagens) vem caindo desde 2013.

Figura 4: decolagens registradas no sistema DCERTA e taxa\* de acidentes com fatalidades e taxa\* de acidentes sem fatalidades nos últimos cinco anos.

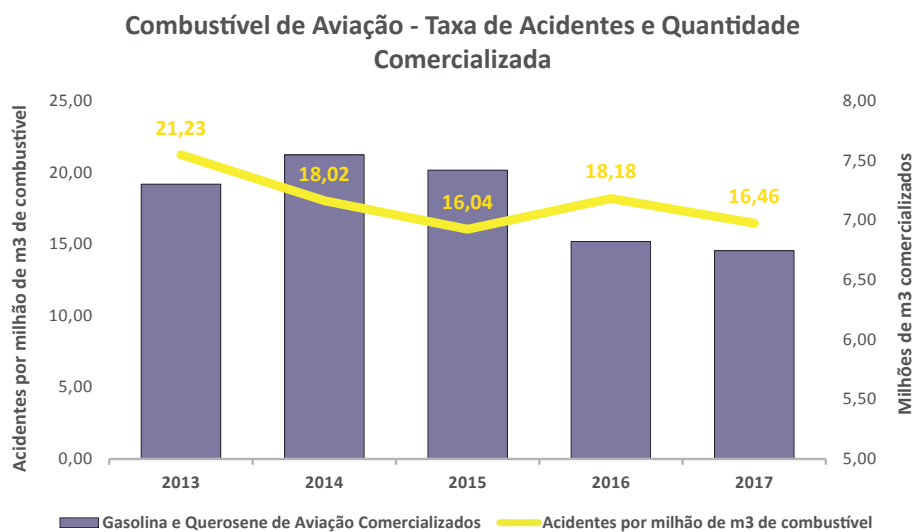


Fonte: CENIPA e ANAC.

\*Para o cálculo das taxas de acidentes não foram considerados os números da aviação regular e da aviação agrícola, já que os voos da aviação agrícola não são capturados de forma representativa pelo sistema DCERTA<sup>2</sup> e devido ao fato das taxas da aviação comercial serem significativamente inferiores às taxas dos demais segmentos (vide Figura 7) e serem de acompanhamento destacado, conforme apresentado na seção "Aviação Regular" mais adiante neste relatório.

Um dos ponderadores para acidentes mais utilizados mundialmente é o número de horas voadas, porém em virtude da indisponibilidade dos dados, a ANAC adota o número de decolagens. Adicionalmente, um outro parâmetro adotado para uma análise secundária é o consumo de combustível de aviação. Assim, valendo-se dos dados divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP), é possível avaliar a evolução do indicador

Figura 5: relação entre acidentes (incluindo aviação agrícola e regular) e o consumo de combustível de aviação.

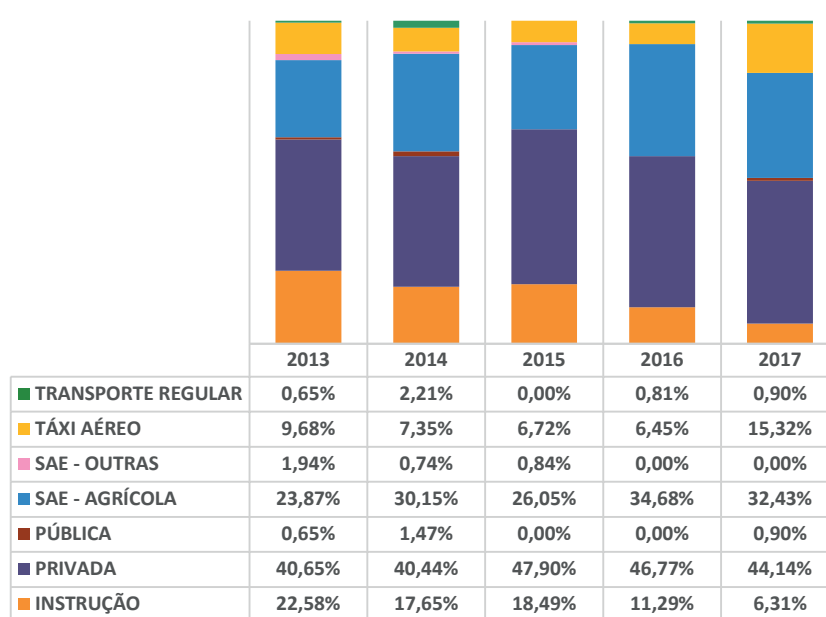


fontes: CENIPA e AMP

2. Decolagem Certa (DCERTA) é um sistema informatizado que acompanha e verifica a regularidade de certificados e licenças de aeronaves, tripulação e aeródromos de destino, com base nos dados informados no plano de voo.

Ao avaliar a contribuição de cada tipo de operação no total dos acidentes registrados nos últimos cinco anos, verifica-se que a aviação privada responde pela maior parcela do número de acidentes registrados, seguida pela aviação agrícola, pelo táxi aéreo e pela aviação de instrução, respectivamente. Esses quatro segmentos da aviação concentraram praticamente a totalidade dos acidentes registrados em território nacional e, por esta razão, juntamente com a aviação regular, são tratados com maior destaque no presente relatório. O gráfico da Figura 6 abaixo fornece maior detalhamento sobre a participação de cada tipo de operação ano após ano.

Figura 6: histórico de participação dos diferentes tipos de operação no total de acidentes registrados ano a ano.



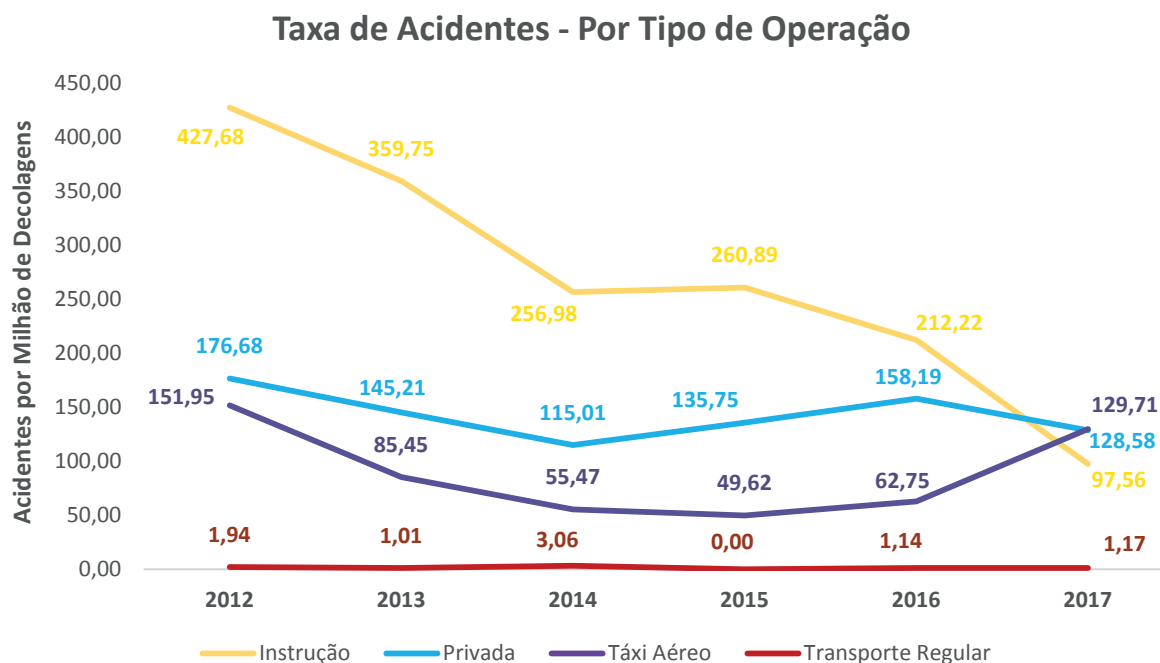
Fonte: CENIPA.

Ainda sobre os tipos de operação, deve-se levar em consideração que se tratam de atividades realizadas em ambientes diferentes e com características operacionais próprias, além de também apresentarem volumes de operação distintos. No que se refere ao volume de operações, a Figura 7 exibe o número de acidentes ponderado pela quantidade de decolagens<sup>3</sup>, o que permite uma comparação parametrizada a respeito do desempenho desses diferentes segmentos da aviação.

Cabe ainda destacar que a aviação agrícola, em grande parte devido à natureza dos locais onde transcorrem suas operações, não tem registrado seus movimentos, desta forma as movimentações deste segmento não são representativas no sistema DCERTA. Fato que impossibilita a construção de indicadores similares para esse tipo de operação.

3. Os dados de decolagens considerados são obtidos por meio do sistema DCERTA para a aviação de instrução, privada e táxi aéreo, enquanto para a aviação comercial o quantitativo de decolagens é aquele obtido por meio do Portal de Consulta Interativa – Indicadores do Mercado de Transporte Aéreo, disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/consulta-interativa>.

Figura 7: taxa de acidentes (acidentes para cada milhão de decolagens registradas) por tipo de operação, de 2012 a 2017.

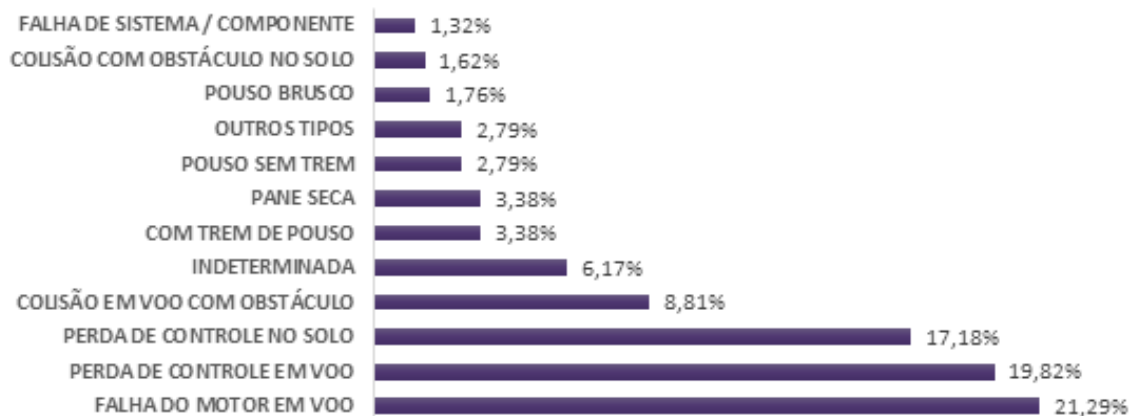


Fonte: CENIPA e ANAC.

Pode-se observar que houve uma melhoria significativa no indicador da aviação de instrução nos últimos anos, a despeito das características que envolvem este tipo de operação, como por exemplo a imperícia do aluno. Esta melhoria foi consideravelmente superior àquela registrada pela operação de táxi aéreo. Não obstante, convém destacar a existência de uma tendência de queda nas taxas apresentadas por esses segmentos.

Ainda é importante ressaltar que as operações de transporte regular exibem taxas em uma outra ordem de grandeza, bem inferiores às dos demais segmentos.

Figura 8: principais tipos de ocorrências para o acumulado de acidentes entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA.

Como é possível inferir do gráfico, a falha de motor em voo seguida das perdas de controle em voo e em solo e a colisão em voo com obstáculo são os tipos de ocorrência de maior incidência na aviação civil brasileira e concentraram mais de 67% do total de acidentes no período considerado.

Para a confecção do gráfico da Figura 8 e dos demais gráficos que trazem informações acerca do tipo de ocorrência neste relatório, foram utilizadas as informações disponibilizadas pelo CENIPA em dois momentos: por meio das Fichas de Notificação e Confirmação de Ocorrência<sup>4</sup> (FNCO) e dos Relatórios Finais<sup>5</sup>. Dada a natureza do processo de investigação e a inerente coleta de informações mais conclusivas no decorrer de suas atividades, não é incomum o tipo de ocorrência apontado por uma FNCO sofrer alterações quando da publicação do respectivo Relatório Final. Por conta disso, nos casos em que foram identificadas divergências entre o tipo de ocorrência indicado no Relatório Final e aquele informado na respectiva FNCO, o conteúdo divulgado no Relatório Final teve precedência e, evidentemente, para os casos em que os Relatórios Finais ainda não estavam disponíveis, considerou-se o indicado nas FNCOs.

Os acidentes que envolvem fatalidades, sobretudo para a aviação regular, são os mais impactantes da atividade aérea e, por isso, são aqueles que são monitorados de forma mais próxima por parte dos órgãos de investigação e pelas autoridades de aviação civil ao redor do globo.

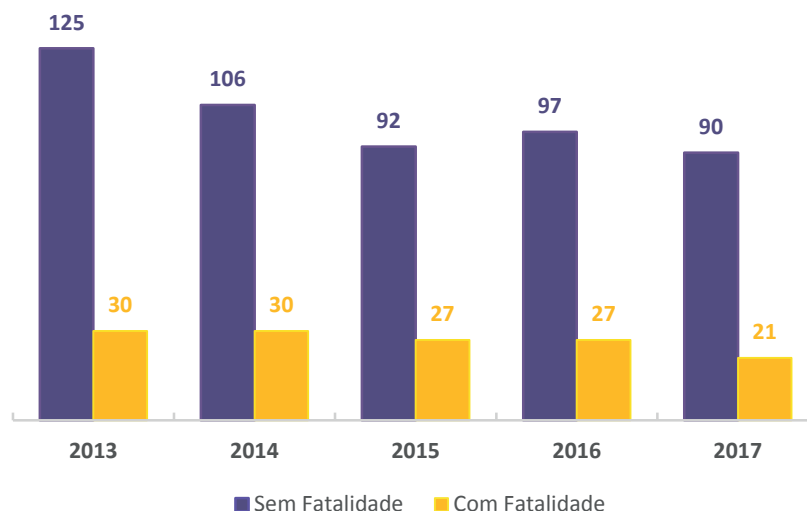
Um aspecto significativo dos acidentes envolvendo fatalidades é que passa a ser eliminada a subjetividade em sua classificação, já que sempre que houver uma fatalidade associada necessariamente a respectiva ocorrência será classificada como acidente.

Em decorrência de tal particularidade, foi elaborado o gráfico da Figura 9, que exhibe o total de acidentes da aviação civil brasileira com e sem fatalidades ocorridos nos últimos cinco anos.

4. As FNCOs, após a sua autenticação, são utilizadas pelo CENIPA como instrumento para comunicar à ANAC o registro de uma ocorrência aeronáutica. Em geral, uma FNCO é emitida poucos dias após a data da ocorrência, ao passo que os Relatórios Finais podem consumir meses ou mesmo anos até a sua publicação.

5. Relatórios Finais disponíveis em: <http://prevencao.potter.net.br/relatorio>

Figura 9: histórico de acidentes com e sem fatalidades.

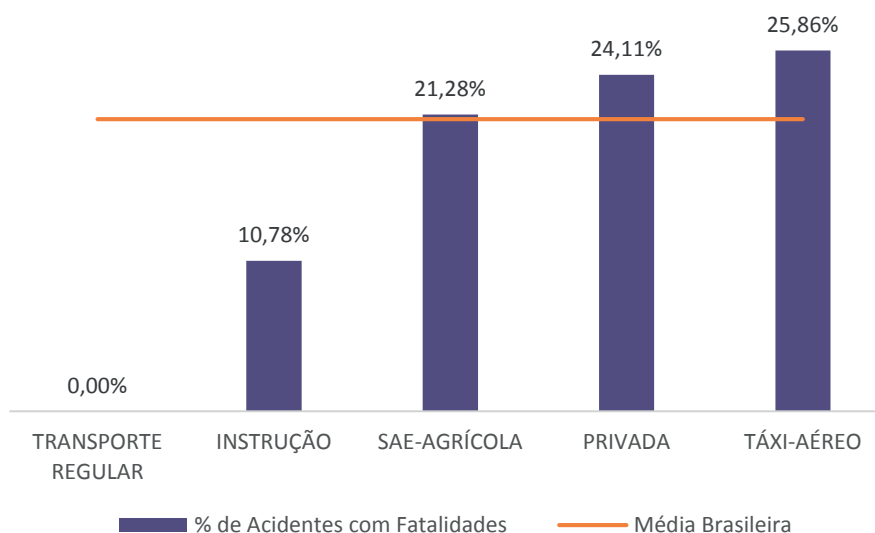


Fonte: CENIPA.

De acordo com a figura anterior, verifica-se que aproximadamente um em cada cinco acidentes registrados no Brasil, no período de 2013 a 2017, teve ao menos uma vítima fatal.

Por meio da Figura 10, é feita a tentativa de melhor investigar o comportamento de cada segmento da aviação no que diz respeito aos acidentes com fatalidades. Do gráfico, consegue-se notar que o táxi aéreo, a aviação privada e a aviação agrícola apresentam taxas próximas à média de acidentes com fatalidade de toda a nossa aviação, ao passo que a aviação de instrução exibe taxas consideravelmente inferiores à média e a aviação regular não apresentou nenhum acidente com fatalidade nos últimos cinco anos.

Figura 10: proporção de acidentes com fatalidades por tipo de operação, considerando o acumulado no período entre 2013 e 2017.

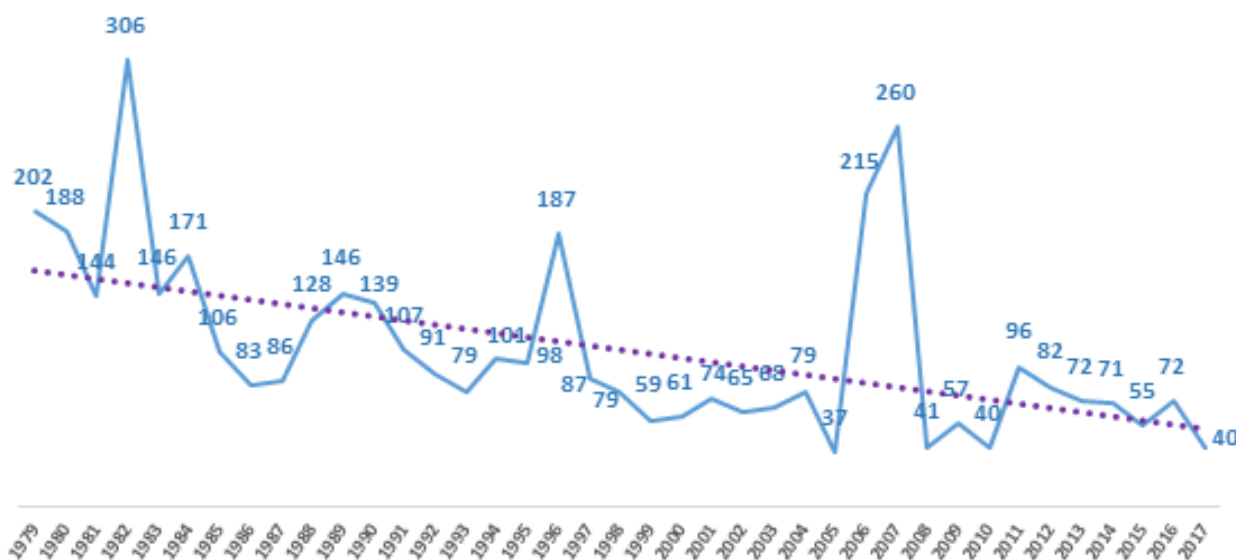


Fonte: CENIPA.

Nos mais diversos campos, a percepção de segurança também pode ser relacionada à quantidade de vidas humanas que são consumidas durante a realização de uma dada atividade em um determinado período de tempo. Na aviação, a segurança é uma preocupação constante de todos os envolvidos, nos mais diferentes níveis e, reduzir os números de fatalidades é uma meta contínua.

Nesse contexto, foi construído o gráfico abaixo que permite visualizar a evolução anual da quantidade de fatalidades na aviação civil brasileira.

Figura 11: histórico de fatalidades na aviação civil brasileira.



Fonte: CENIPA.

Da imagem, é possível observar que a quantidade anual de óbitos relacionados à atividade aérea apresenta grandes oscilações ao longo do período apresentado e que os picos da série histórica ocorrem em anos em que foram registrados acidentes de grandes proporções com a aviação de transporte regular de passageiros<sup>6</sup>. Adicionalmente, a avaliação dos dados ao longo da série indica uma tendência de queda do número de fatalidades, conforme aponta a tendência linear representada pela linha tracejada do gráfico.

6. Acidentes com a aviação de transporte regular de passageiros: no ano de 1982 um Boeing 727-200, em Fortaleza - CE, deixou 137 vítimas e um Fairchild FH-227B, em Tabatinga - MA, vitimou 44 pessoas; em 1996 um Fokker F-100, em São Paulo - SP, teve 96 vítimas a bordo e 3 no solo; em 2006 um Boeing 737-800, em Mato Grosso, vitimou 154 pessoas; em 2007 um Airbus A320, na cidade de São Paulo - SP, teve 187 fatalidades a bordo e 12 em solo; e, mais recentemente, no ano de 2011 um LET L-410 vitimou 16 pessoas em Recife - PE.





# **Aeronaves**

## Aeronaves

A aviação brasileira é reconhecidamente uma das maiores do mundo, tanto em quantidade de aeronaves, quanto em movimentos aéreos. São diversos tipos, modelos e categorias de aeronaves que compõem a frota nacional, que inclui desde planadores até grandes jatos dedicados ao transporte comercial.

Não é o objetivo deste relatório explorar em detalhes as características dos diferentes tipos de aeronaves e suas motorizações<sup>7</sup>, entretanto, nos parágrafos seguintes são abordados aspectos gerais das aeronaves a pistão e a turbina (turboélices e jatos) visando contribuir com o entendimento dos leitores menos familiarizados.

A grande maioria das aeronaves a pistão é de pequeno porte, com poucos assentos, possuem apenas um motor, não contam com sistemas de pressurização e operam a velocidades e altitudes inferiores às aeronaves equipadas com motores a turbina. Do ponto de vista de engenharia e fabricação, os motores a pistão são menos complexos que os motores a turbina e isso se reflete no preço de aquisição, fazendo com que os últimos possuam preços mais elevados. Por outro lado, aviões a pistão geralmente apresentam manutenção e operação mais simples, conseguindo pousar e decolar em aeródromos com menor disponibilidade de infraestrutura e com pistas mais curtas, que muitas vezes não são acessíveis para as aeronaves a turbina de maior porte.

Tanto os motores turboélice quanto os motores a jato são motores a turbina, sendo que os primeiros são característicos por terem hélices acopladas diretamente ao eixo de rotação que funcionam como elementos de tração, ao contrário dos motores a jato que geram o impulso por reação ao deslocar o ar diretamente sem o auxílio de hélices, geralmente valendo-se de pás e de diversos estágios de compressão. Os motores turboélice comumente equipam aeronaves de pequeno e médio portes que voam a velocidades e altitudes medianas, ao passo que os motores a jato são largamente empregados em aviões de grande porte que operam a elevadas altitudes e velocidades de cruzeiro. A figura abaixo traz exemplos de aeronaves com esses três tipos de motorização na tentativa de melhor ilustrar as diferenças entre elas.

Figura 12: exemplos de aeronaves – da esquerda para a direita: aeronave a pistão, aeronave turboélice e aeronave a jato.



Fotos: [www.airlines.net](http://www.airlines.net)

A tabela abaixo indica a quantidade de aeronaves com o registro de aeronavegabilidade válido de acordo com o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). Vale destacar que dentre os números apresentados não estão incluídas aeronaves experimentais e aquelas com certificado cancelado, suspenso ou vencido.

7. Maiores informações podem ser consultadas no site da ANAC em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/>

Tabela 2: distribuição das aeronaves em condições normais de aeronavegabilidade.

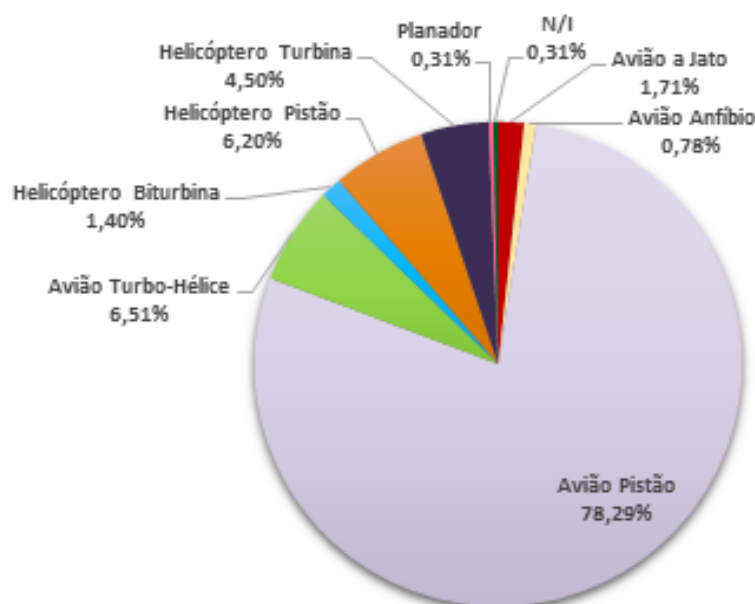
	<b>Aeronaves Com Registro Válido</b>	<b>% da Frota com Registro Válido</b>
Avião a Jato	1049	11,10%
Avião Anfíbio	12	0,13%
Avião Pistão	5829	61,66%
Avião Turboélice	1062	11,23%
Helicóptero Biturbina	358	3,79%
Helicóptero Pistão	402	4,25%
Helicóptero Turbina	638	6,75%
Hidroavião	3	0,03%
Planador	94	0,99%

Fonte: ANAC (valores de maio de 2018).

Como pode ser observado da tabela, os motores a pistão são por larga margem o tipo mais presente nas aeronaves brasileiras, em especial para as aeronaves de asa fixa. Já dentre os helicópteros há uma prevalência dos modelos impulsionados por turbina frente aos equipados com motores a pistão.

No que se refere à análise dos acidentes, é conveniente desagregar as ocorrências registradas para cada tipo de aeronave. Com esse intuito foi elaborada a Figura 13, que apresenta a contribuição de cada tipo de aeronave no total de acidentes registrados entre 2013 e 2017.

Figura 13: participação do tipo de aeronave no acumulado de acidentes entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA e ANAC.

Como exposto, os aviões a pistão destacam-se ao responderem por mais de 78% do total de acidentes registrados, enquanto sua participação na composição da frota é de cerca de 62%. Já os aviões turboélice e a jato, assim como os helicópteros biturbina, ao contrário, estiveram envolvidos em percentuais do total de acidentes consideravelmente inferiores aos respectivos percentuais de participação na frota de aeronaves brasileira.



# Pilotos

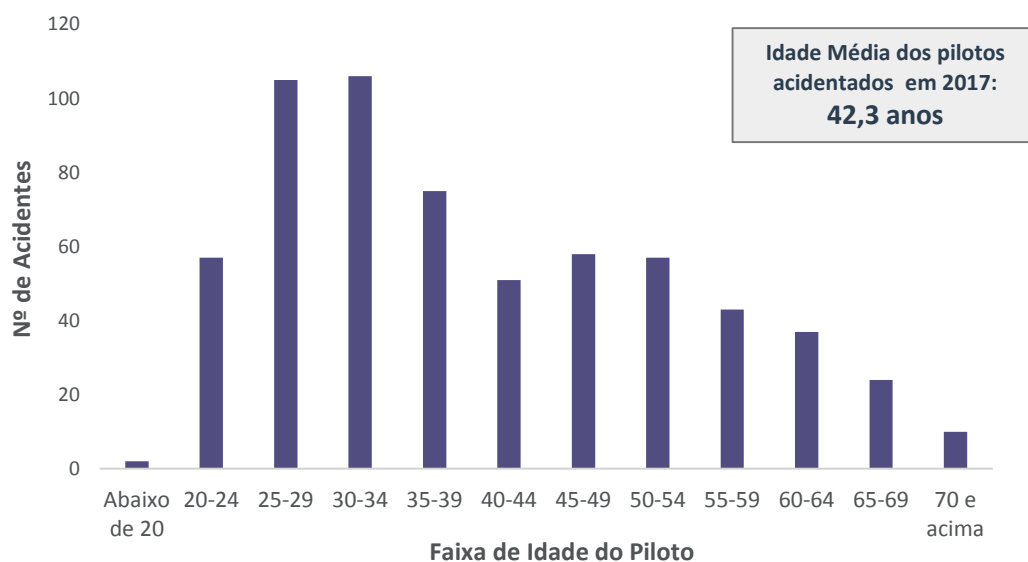
## Pilotos

No cenário atual, em que os aspectos relacionados aos fatores humanos na aviação estão cada vez mais em voga, apresentando importância crescente nas discussões relacionadas ao setor nos mais diferentes fóruns, é esperado que os avanços auferidos neste campo contribuam significativamente para a melhoria do desempenho da segurança operacional da aviação como um todo. Assim, de modo a buscar uma maior compreensão acerca dos pilotos que sofreram acidentes aéreos em nosso país, o presente relatório buscou extrair dos dados disponíveis algumas características que colaborassem para um melhor entendimento do perfil desses profissionais, que não raro são apontados como o elo mais fraco do sistema.

Tendo em mente o contexto apresentado no parágrafo anterior, é importante enfatizar que os levantamentos apresentados nesta seção constituem apenas uma primeira tentativa de explorar o assunto e de forma alguma devem ser encarados de forma definitiva.

Com os dados disponíveis e objetivando identificar quais os níveis de capacitação e experiência dos pilotos envolvidos em acidentes, buscou-se verificar a idade desses profissionais e qual era a maior licença que eles detinham no momento da ocorrência. Desse modo, foram elaboradas as três próximas figuras que apresentam informações sobre a idade dos pilotos no momento do acidente, assim como as maiores licenças possuídas, fazendo a distinção entre asa fixa e asa rotativa.

Figura 14: número de acidentes registrados entre 2013 e 2017 por faixa de idade dos pilotos.



Fonte: ANAC e CENIPA.

Figura 15: maior licença que os pilotos de asa fixa acidentados detinham no momento da ocorrência, 2013 a 2017

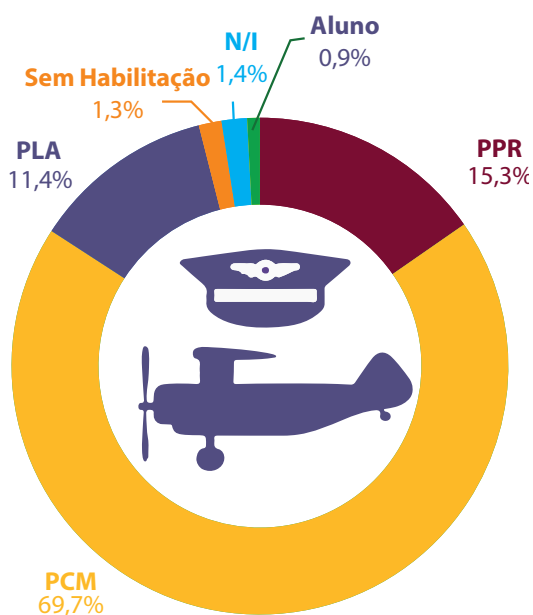
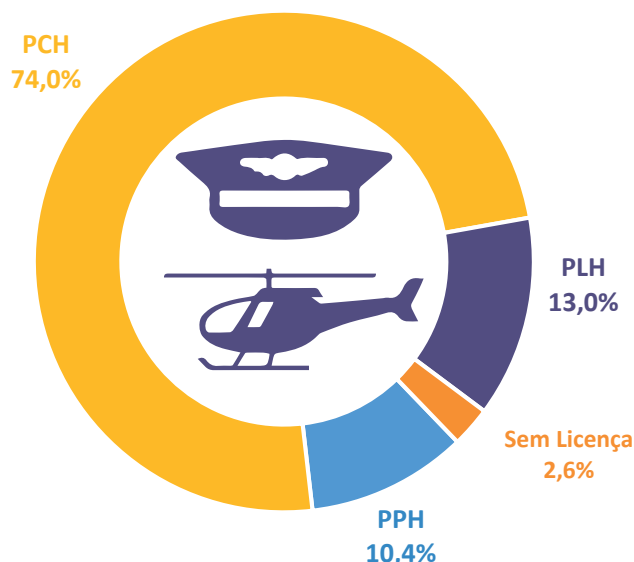


Figura 16: maior licença que os pilotos de asa rotativa acidentados detinham no momento da ocorrência, 2013 a 2017.



Fonte: CENIPA e ANAC.

Observando os dois últimos gráficos é possível notar que, tanto para aviões quanto para helicópteros, mais de 80% dos acidentes foram sofridos por pilotos detentores de licenças comerciais ou de linha aérea. Tal constatação permite inferir que, mesmo sem informações mais detalhadas sobre a quantidade total de horas voadas, experiência recente ou ainda de experiência no tipo/classe de aeronave acidentada, de um modo geral, não se tratam de profissionais inexperientes no meio aeronáutico. Contudo, a ausência de análises que considerem os fatores mencionados sugere que estudos mais aprofundados devem ser realizados de forma a conferir uma visão mais ampla do assunto..

Ao restringir os dados para observar apenas os acidentes registrados em 2017, temos a distribuição apresentada na Figura 18, que faz a distinção entre os acidentes com e sem fatalidades.



# Geografia dos **Acidentes Aéreos**

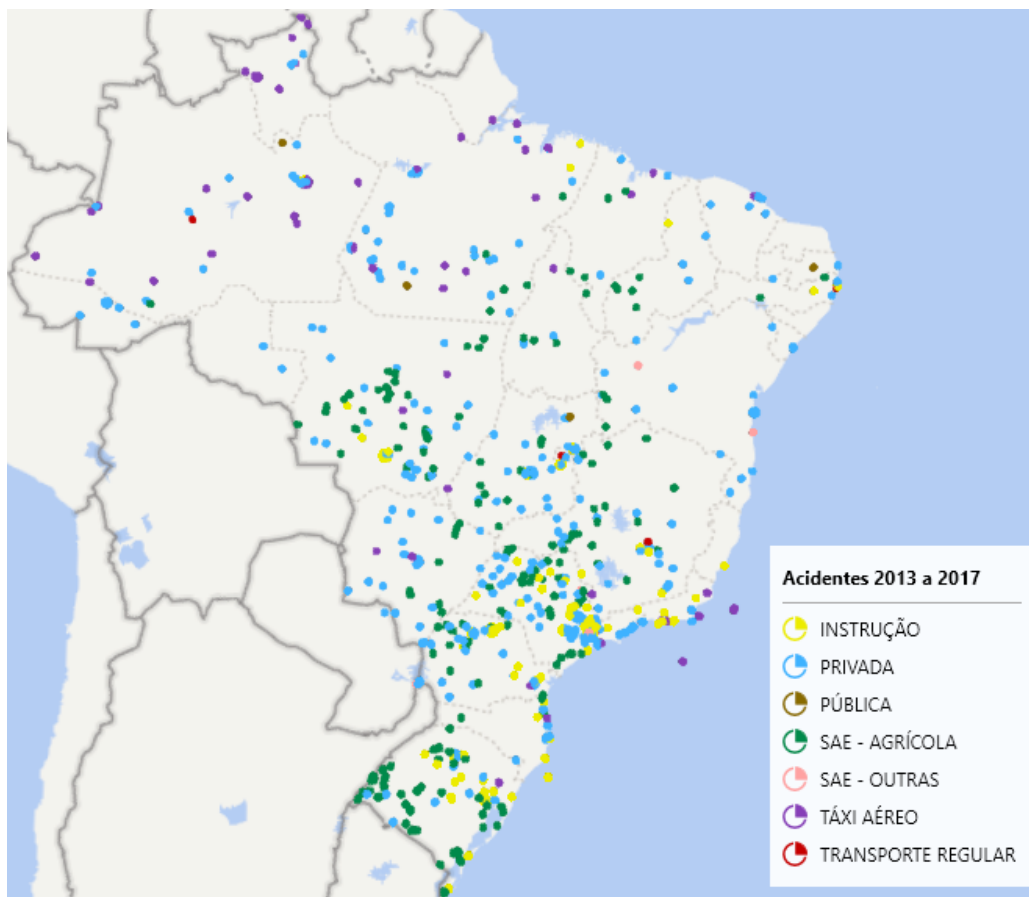
## Geografia dos Acidentes Aéreos

O local onde ocorrem as ocorrências aeronáuticas também é fator relevante para as análises desses eventos. Por esta razão, a presente seção é dedicada a avaliar onde os acidentes têm ocorrido, levando em consideração as dimensões continentais de nosso país e as vocações aeronáuticas de cada região.

A partir de 2012, dentre as informações disponibilizadas sobre um determinado acidente, o CENIPA passou a indicar o aeródromo de origem e o aeródromo de pouso pretendido do voo em se registrou a ocorrência e, adicionalmente, passou a disponibilizar também as informações das coordenadas de latitude e longitude do local onde os acidentes ocorreram. É importante destacar que, quando uma aeronave se acidenta, nem sempre é possível precisar de onde a mesma decolou e, mesmo quando isso é possível, nem sempre a decolagem se deu de um aeródromo registrado. Essas são as principais razões que justificam o fato de apenas cerca de 65% dos acidentes ocorridos entre 2013 e 2017 trazerem os dados de aeródromo de origem relativo ao voo que culminou em acidente.

De posse das informações de latitude e longitude, foi possível elaborar a Figura 17, que exibe a distribuição geográfica dos acidentes ocorridos entre 2013 e 2017 por tipo de operação. Para os casos em que não havia a informação de latitude e longitude disponível e para os casos em que essa informação se mostrou incoerente, utilizou-se como referência o município de ocorrência informado pelo CENIPA juntamente com as coordenadas geográficas disponibilizadas pelo IBGE para estimar o local onde o acidente ocorreu.

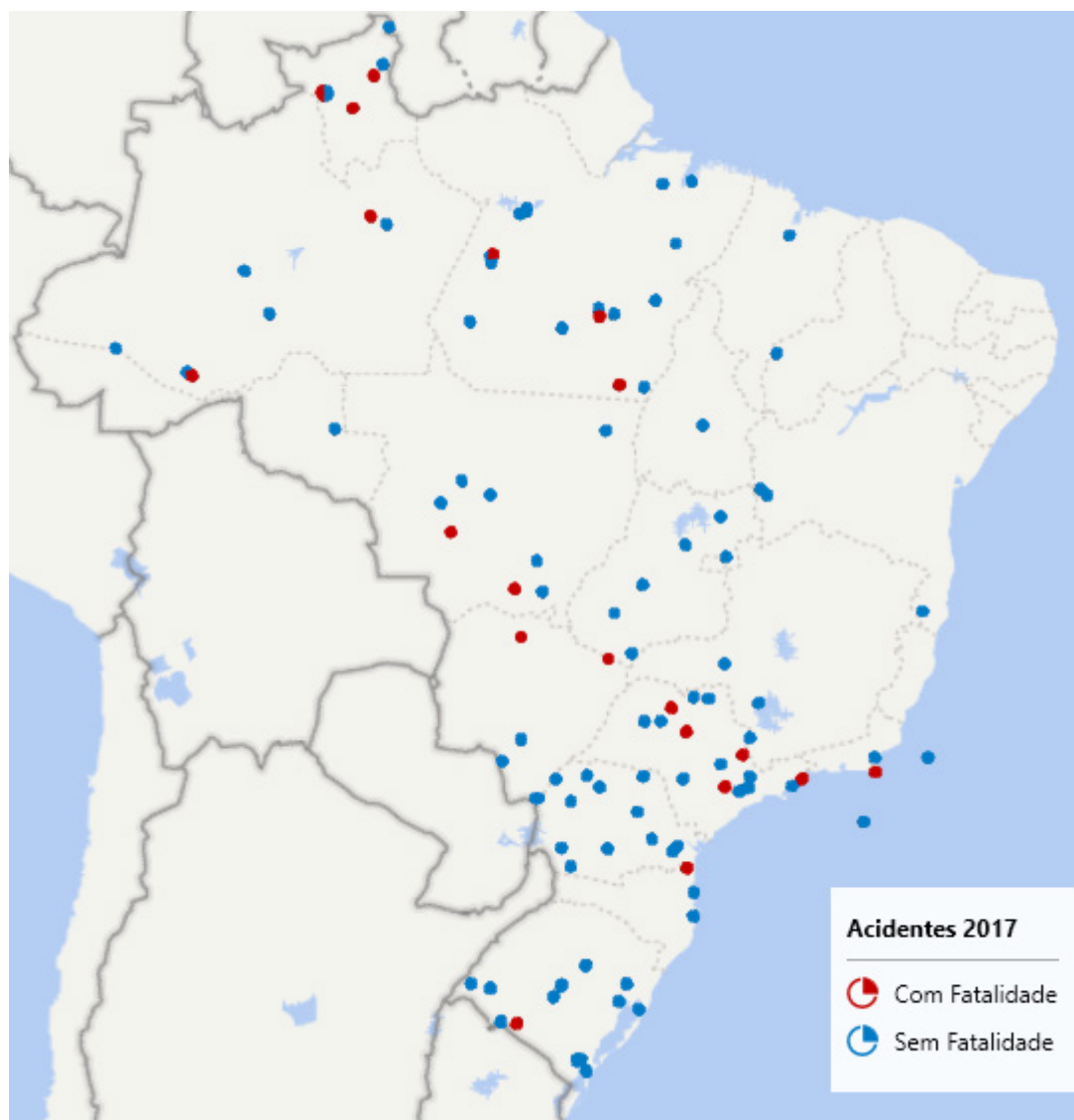
Figura 17: distribuição geográfica dos acidentes aeronáuticos ocorridos no Brasil entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA e IBGE.



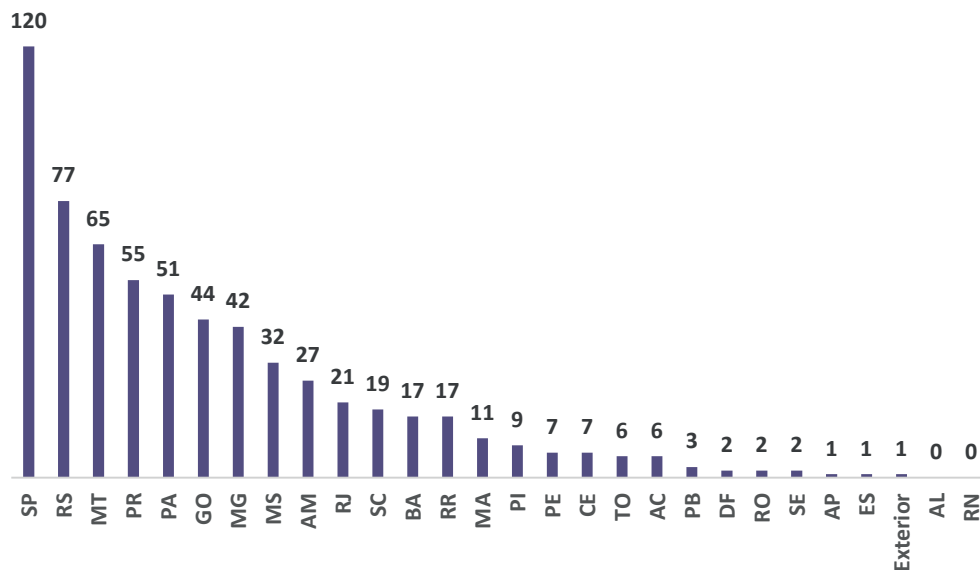
Figura 18: distribuição dos acidentes, com e sem fatalidades, registrados no Brasil em 2017.



Fonte: CENIPA e IBGE.

O gráfico a seguir apresenta a quantidade acumulada de acidentes registrados em cada estado brasileiro nos últimos cinco anos.

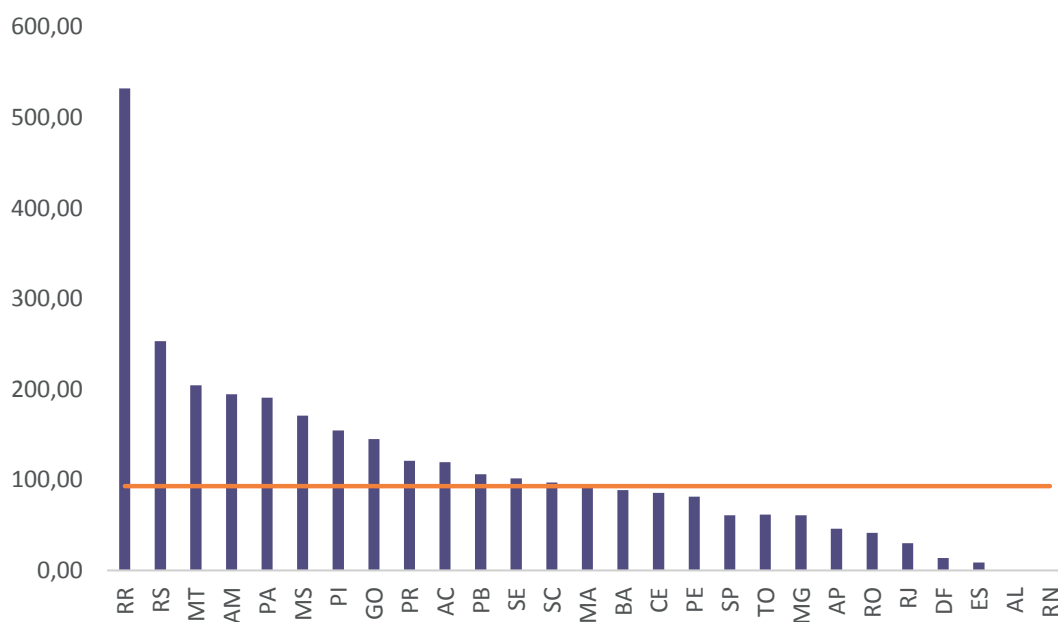
Figura 19: acumulado de acidentes entre 2013 e 2017 por estado.



Fonte: CENIPA.

É importante perceber que os gráficos anteriores indicam onde os acidentes ocorreram no Brasil em termos absolutos e que usualmente esses números são complementados por algum parâmetro que forneça a informação a respeito da intensidade da atividade aérea nas diferentes localidades, visto que as operações aéreas não ocorrem na mesma proporção ao longo de todo o território nacional. Assim, com o objetivo de capturar também o volume das atividades aéreas em cada estado, foi confeccionado o gráfico abaixo que considera simultaneamente a quantidade de acidentes registrados e o número de decolagens para cada unidade da federação.

Figura 20: taxa\* de acidentes (acidentes por milhão de decolagens) por estado brasileiro no período entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA e ANAC.

\*Para o cálculo da taxa de acidentes não foram considerados os números da aviação regular e da aviação agrícola, já que os voos desses segmentos não são capturados de forma representativa pelo sistema DCERTA.

Nas seções subsequentes, a localização geográfica dos acidentes aeronáuticos é explorada de forma mais detalhada para os distintos segmentos da aviação civil considerados neste relatório.



# Aviação Agrícola

## Aviação Agrícola

É natural que em nações onde o agronegócio possui papel expressivo na economia, a aviação agrícola também possua papel destacado. E não é preciso muito esforço para constatar que no Brasil não é diferente já que o agronegócio constitui um dos pilares de nossa economia, representando uma fatia de 21,6% do PIB<sup>8</sup>.

Como atividade aérea, a aviação agrícola apresenta diversas características próprias e um ambiente operacional significativamente diferente dos demais segmentos da aviação. Apenas para enfatizar alguns fatores que caracterizam a atividade aeroagrícola, podemos citar a realização de manobras a baixas altitudes, o manuseio e aplicação de agrotóxicos e outros insumos agrícolas, operações com carga variável, utilização de pistas não pavimentadas, baixa infraestrutura de suporte, entre outros. Todos esses fatores contribuem para que os riscos associados à operação sejam consideravelmente superiores àqueles verificados para os demais segmentos da aviação, bastando observar que embora a aviação agrícola represente uma fatia de 5% da frota nacional ela foi responsável por mais de 30% do total de acidentes da aviação civil brasileira em 2017.

Adicionalmente, as operações aeroagrícolas são regulamentadas por uma norma específica – o RBAC 137 – Certificação e Requisitos Operacionais: Operações Aeroagrícolas. Trata-se de um regulamento relativamente recente, tendo sua primeira edição sido publicada em 2012. Adicionalmente, existem requisitos no RBAC 61 que estabelecem padrões mínimos que devem ser cumpridos por candidatos postulantes a uma habilitação de piloto agrícola.

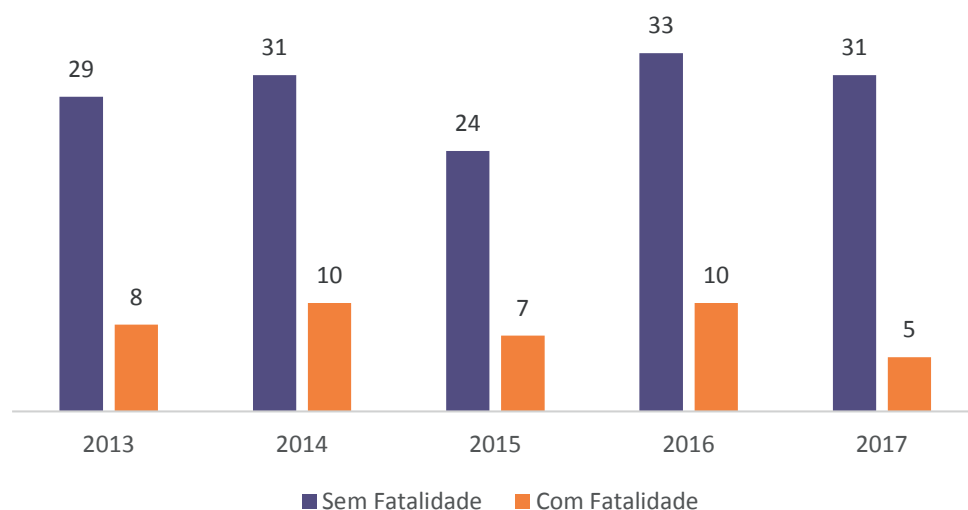
---

8. De acordo com dados de 2017 do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada da Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://cepea.esalq.usp.br/pib/>

Tendo em mente o contexto descrito, foi elaborada a presente seção que busca fazer um apanhado das principais informações dos acidentes da aviação agrícola brasileira nos últimos anos.

Pelo histórico apresentado abaixo, nota-se que a quantidade de acidentes sem fatalidades tem-se mantido no mesmo patamar em todos os anos da série, ao passo que 2017 registrou o menor número de acidentes fatais dos últimos cinco anos.

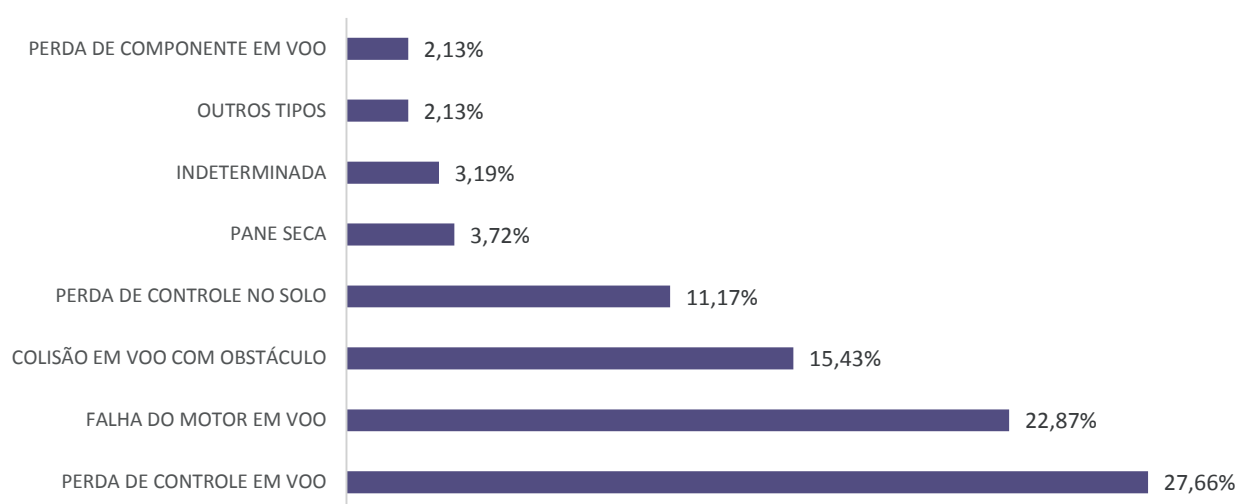
Figura 21: histórico de acidentes da aviação agrícola.



Fonte: CENIPA.

Visando uma melhor compreensão dos fatores que levam a um acidente na aviação agrícola, estes foram agrupados na Figura 22 de acordo com a classificação de ocorrência atribuída pelo CENIPA. Tal levantamento permite identificar que perda de controle em voo, falha de motor em voo, colisão em voo com obstáculo e perda de controle no solo estão associados à cerca de 83% dos acidentes registrados no período considerado.

Figura 22: acidentes da aviação agrícola por tipo de ocorrência, 2013 a 2017.

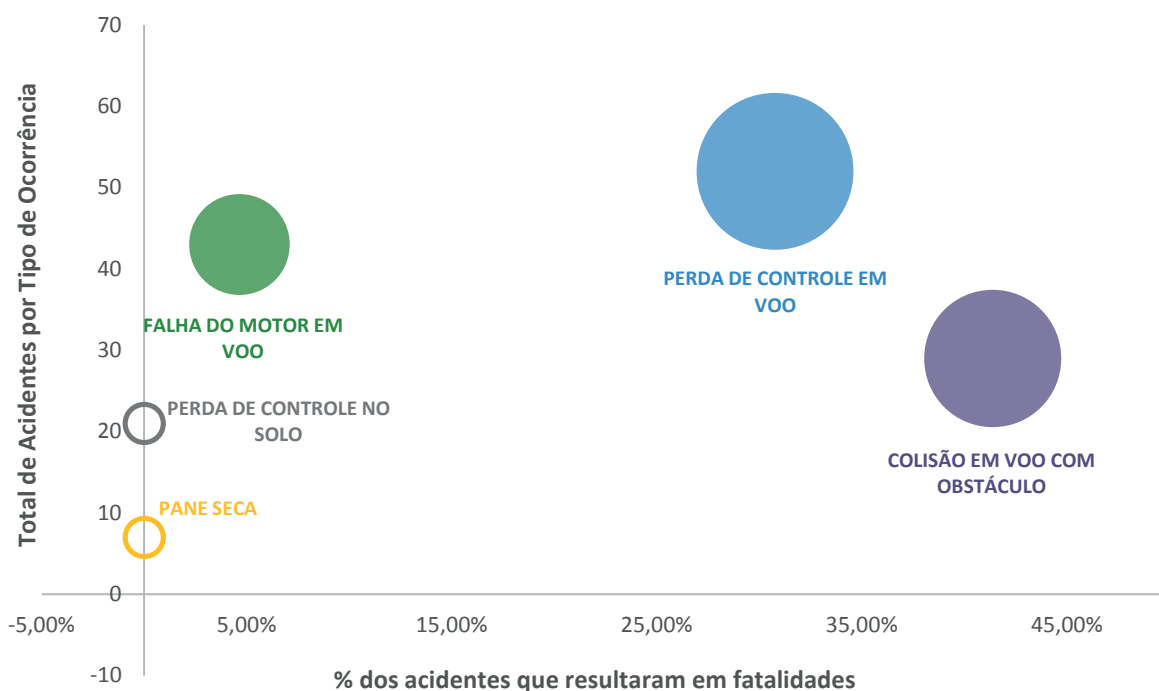


Fonte: CENIPA.

Aprofundando a análise dos acidentes da aviação agrícola, no que tange à tipologia dos mesmos, é importante identificar quais os tipos de ocorrência que apresentam maiores índices de letalidade e, conseqüentemente, são mais impactantes para o segmento. Com esse intuito e, excetuando os tipos

“indeterminada” e “outros tipos” que pouco agregam às análises, foi elaborada a Figura 23 que relaciona o total de acidentes por tipo de ocorrência com o percentual de ocorrências desse tipo que resultaram em fatalidades. É oportuno observar ainda que o tamanho dos círculos é proporcional ao número de fatalidades registrado para cada categoria, ou seja, quanto maior o círculo, maior o número de fatalidades em decorrência do respectivo tipo de acidente.

Figura 23: total de acidentes e proporção de acidentes fatais na aviação agrícola entre 2013 e 2017. São exibidos apenas os principais tipos de ocorrência apresentados na Figura 22, exceto “indeterminada” e “outros tipos”.



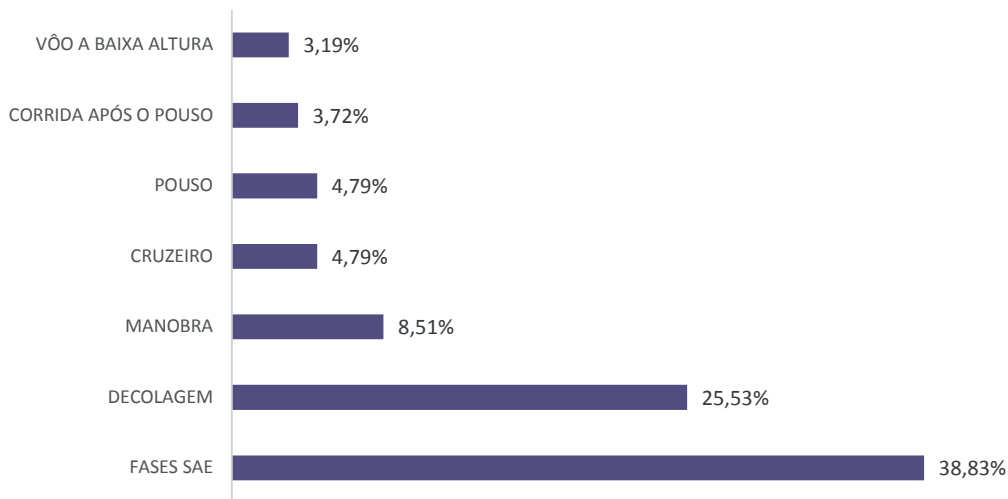
Fonte: CENIPA.

Da figura acima, nota-se que colisão em voo com obstáculo apresenta o maior índice de fatalidade entre os acidentes registrados. Já a categoria perda de controle em voo apresenta índice de fatalidade relativamente alto para o segmento e, ao mesmo tempo, exibe um número elevado de fatalidades associadas. Destaca-se também que embora os acidentes relacionados à falha de motor em voo ocupem a segunda posição dentre as categorias com maior quantidade de acidentes agrícolas registrados, este tipo resultou em um baixo índice de fatalidades.

Com os dados disponíveis também é possível agrupar os acidentes de acordo com a fase de voo em que os mesmos ocorreram. Considerando agora o período entre 2013 e 2017, devido à disponibilidade dos dados fornecidos pelo CENIPA, constata-se que a grande maioria dos acidentes ocorrem durante a decolagem e a denominada “fase SAE”<sup>9</sup>, que é o período específico em que as aeronaves aeroagrícolas realizam o serviço aéreo especializado a que se destinam.

9. Não há uma definição formal para o que venha a ser caracterizado como “fases SAE”, entretanto estas podem ser entendidas como as fases inerentes à operação aeroagrícola compreendendo, por exemplo, a fase de semeadura, aplicação de fertilizantes, combate a pragas, entre outras.

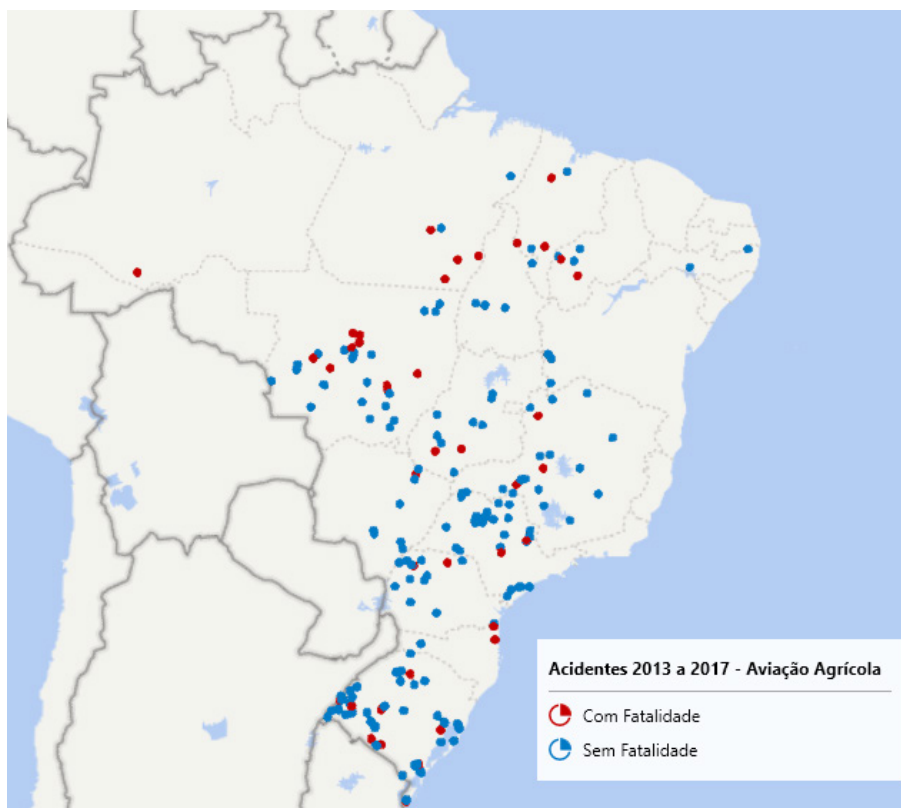
Figura 24: acidentes da aviação agrícola por fase de voo, 2013 a 2017. Para facilitar a visualização do gráfico, apenas as principais fases de voo são exibidas, enquanto aquelas relacionadas a um pequeno número de acidentes foram suprimidas.



Fonte: CENIPA.

Também é possível observar a distribuição geográfica no território nacional dos acidentes com a aviação agrícola, conforme ilustra a figura abaixo.

Figura 25: distribuição geográfica dos acidentes com aviação agrícola entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA.

A figura acima mostra a predominância dessas ocorrências na região centro-sul do país que notadamente concentra os estados de maior produção agrícola no Brasil e, consecutivamente, também acompanha a presença dos operadores aeroagrícolas certificados de acordo com o RBAC 137.





# Aviação de **Instrução**

## Aviação de Instrução

A aviação de instrução é, para a maior parte dos aeronautas, a porta de entrada no meio aeronáutico. Esse segmento da aviação atua fundamentalmente para conferir a esses profissionais os conhecimentos, as habilidades e as experiências necessárias para cumprir com os requisitos mínimos previstos no RBAC 61 para a obtenção de licenças, habilitações ou certificados.

Já as instituições responsáveis por ministrar a instrução devem operar de acordo com pelo menos um dos regulamentos abaixo:

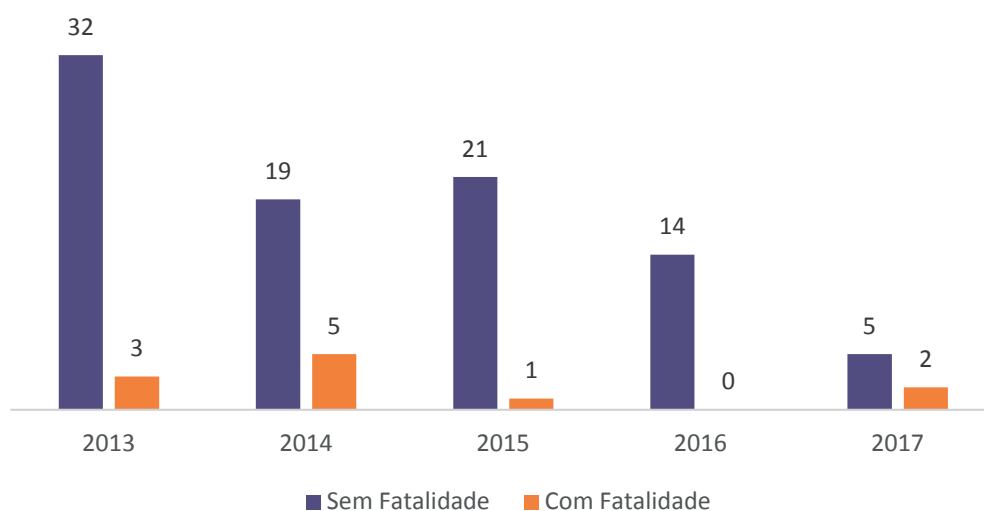
- RBHA 140 – Autorização, Organização e Funcionamento de Aeroclubes;
- RBHA 141 – Escolas de Aviação Civil; e
- RBAC 142 – Certificação e Requisitos Operacionais: Centros de Treinamento de Aviação Civil.

No que se refere à instrução de pilotos, todo o treinamento é fundamentado pela atuação de um instrutor de voo que deve acompanhar e orientar o aluno durante sua formação. Essa é uma das condições que visam mitigar os riscos associados à operação de uma aeronave por um aluno, que na maioria das vezes é um aviador inexperiente, ainda em fase de maturação dos conhecimentos recém adquiridos e buscando desenvolver ou aprimorar suas técnicas de pilotagem.

A despeito do aparato regulamentar, do suporte das instituições de instrução e da atuação do instrutor, a aviação de instrução ainda apresenta taxas de acidentes elevadas, conforme pode ser observado na Figura 7. Por outro lado, há de se destacar a clara tendência de queda do número de acidentes no segmento, assim como a menor gravidade dos acidentes sofridos, haja vista que apenas 10% das ocorrências com aviação de instrução resultam em fatalidades, conforme demonstra a Figura 10.

De forma a destacar apenas a aviação de instrução, a figura abaixo apresenta o histórico dos acidentes com e sem fatalidades registrados nos últimos cinco anos.

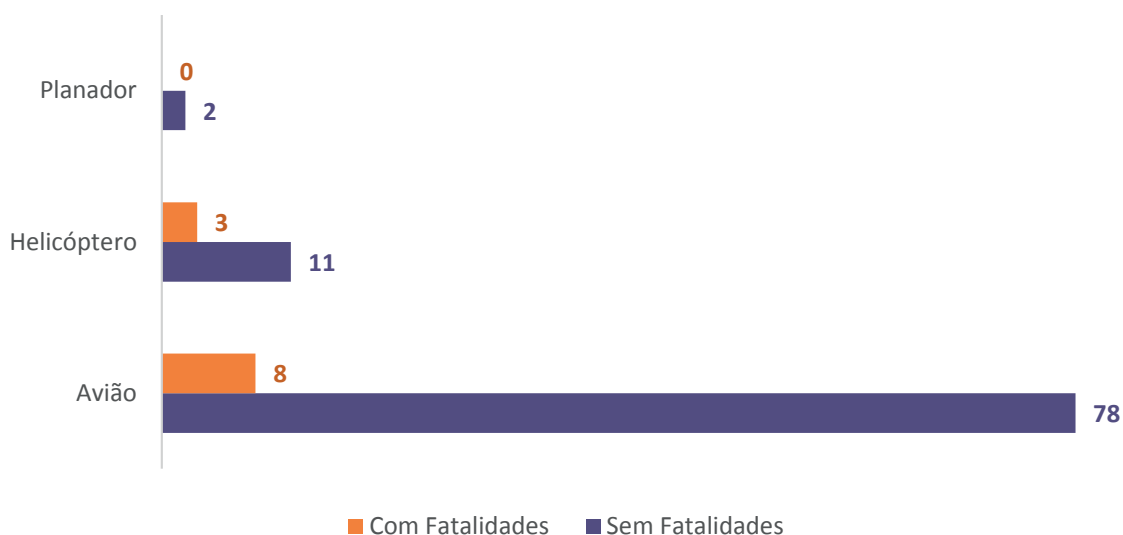
Figura 26: histórico de acidentes na aviação de instrução.



Fonte: CENIPA.

A identificação do tipo de aeronave acidentada na aviação de instrução é de particular interesse, tendo em vista as diferentes vertentes de treinamento oferecidas aos pilotos alunos que buscam a obtenção de licenças e habilitações em uma vasta gama de planadores, helicópteros e aviões, principalmente. Abaixo, é apresentada a quantidade de acidentes acumulada na aviação de instrução, no período de 2013 a 2017, agregada por tipo de aeronave.

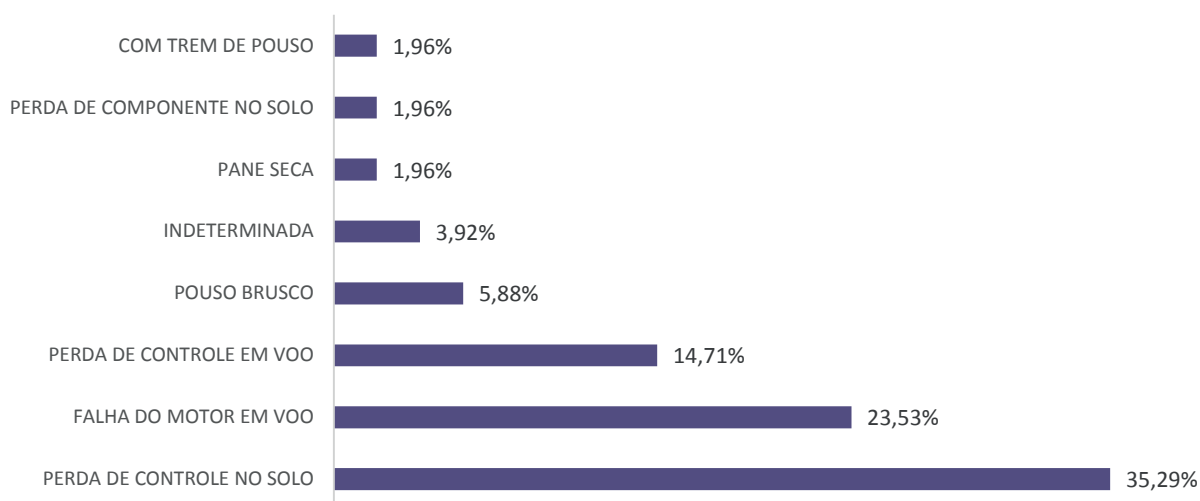
Figura 27: acidentes na aviação de instrução por tipo de aeronave.



Fonte: CENIPA e ANAC.

Como já mencionado, um aspecto fundamental para melhor compreender as causas que levam a um acidente diz respeito aos tipos de ocorrência relacionados. A figura abaixo agrupa os principais tipos de ocorrência classificados pelo CENIPA para os acidentes com aeronaves de instrução.

Figura 28: acidentes na aviação de instrução por tipo de ocorrência.

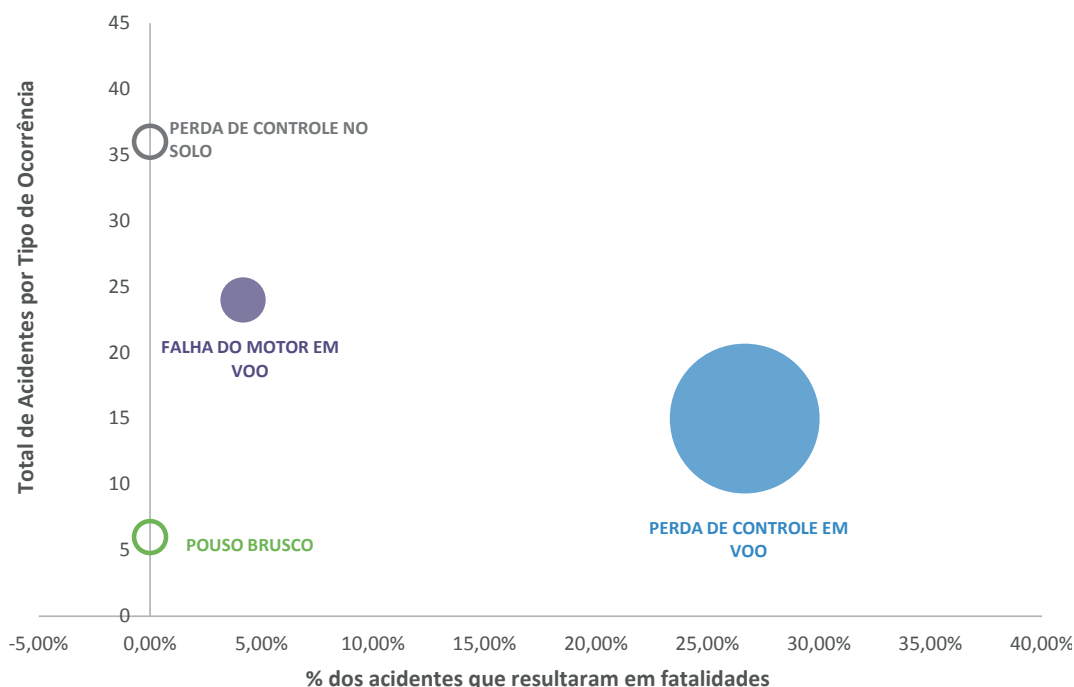


Fonte: CENIPA.

Diante das informações apresentadas no gráfico anterior, é possível notar que os três tipos de ocorrência que mais acometeram os acidentes da aviação de instrução foram perda de controle no solo, falha do motor em voo e perda de controle em voo, que juntas responderam por mais de 70% do total de acidentes registrados pelo segmento.

Apesar da perda de controle no solo ser o tipo de ocorrência mais comum nos acidentes da aviação de instrução, nenhum desses acidentes resultou em fatalidades entre 2013 e 2017 e, por conta disso, os acidentes desta categoria são representados na Figura 29 por um círculo vazio sobre o eixo vertical do gráfico. Adicionalmente, entre outras informações que podem ser inferidas do gráfico, perda de controle em voo aparece com destaque por terem sido registradas fatalidades em quase 30% dos acidentes deste tipo.

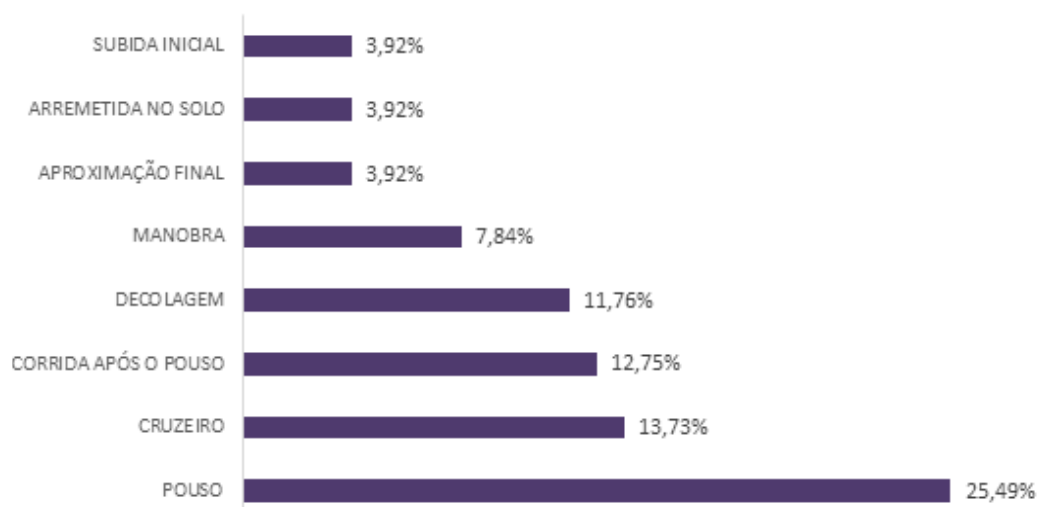
Figura 29: total de acidentes e proporção de acidentes fatais na aviação de instrução entre 2013 e 2017. O tamanho dos círculos é proporcional ao número de fatalidades registrado para cada categoria. São exibidos apenas os principais tipos de ocorrência apresentados na Figura 28, exceto “indeterminada”.



Fonte: CENIPA.

Abaixo, são apresentadas as principais fases de operação em que os acidentes neste segmento foram registrados, com destaque para a fase pouso que, destacadamente, é a fase que concentra o maior número de registros, respondendo por cerca de um quarto do total.

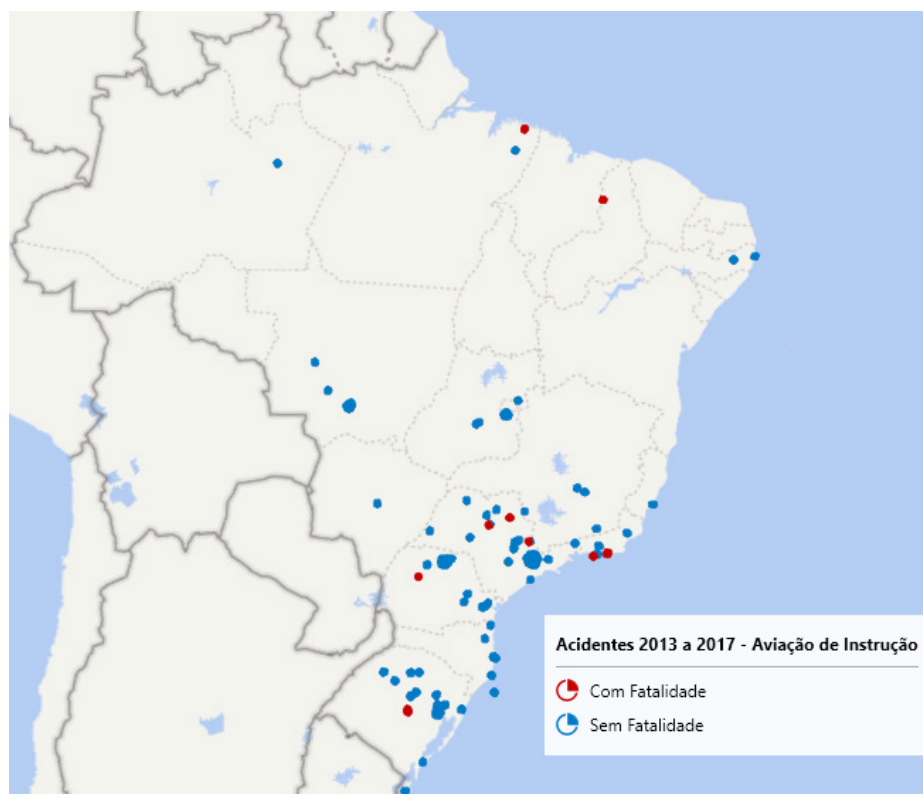
Figura 30: acidentes da aviação de instrução por fase de voo, de 2013 a 2017. Para facilitar a visualização do gráfico, apenas as principais fases de voo são exibidas enquanto aquelas relacionadas a um pequeno número de acidentes foram suprimidas.



Fonte: CENIPA.

Já a Figura 31 apresenta a distribuição dos acidentes da aviação de instrução no território brasileiro. Há uma clara concentração de acidentes nas regiões Sul e Sudeste, que não por acaso são as regiões que mais abrigam aeroclubes e escolas de aviação.

Figura 31: distribuição geográfica dos acidentes com aviação de instrução entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA.



# Aviação **Privada e Executiva**

## Aviação Privada e Executiva

As aviações privada e executiva compõem o mais heterogêneo segmento da aviação civil brasileira, contando com uma vasta gama de modelos de aeronaves que incluem desde de planadores até grandes jatos executivos. O que caracteriza esse tipo de aviação é o propósito do voo, o qual o proprietário da aeronave realiza para fins particulares ou recreativos, não envolvendo remuneração pela venda de um serviço relacionado à atividade aérea.

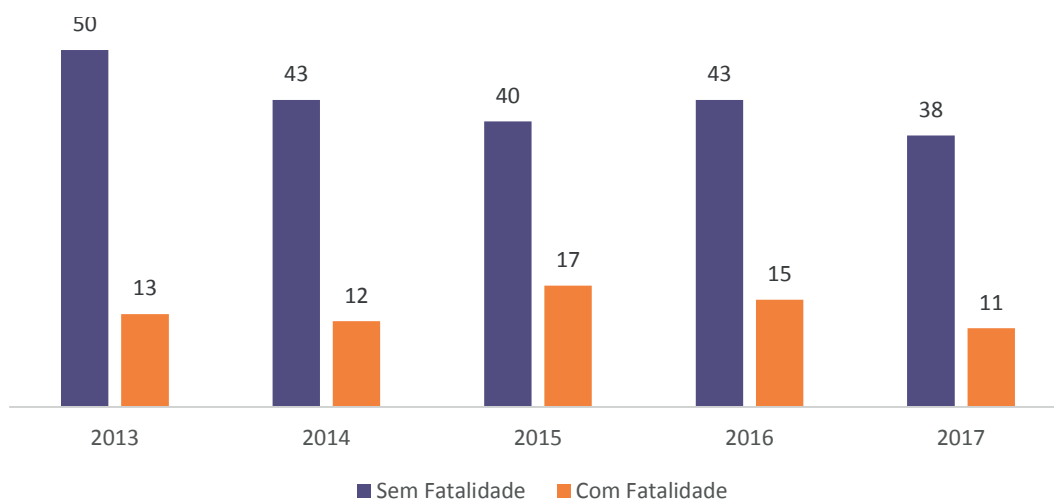
Os requisitos básicos que norteiam a operação desse segmento estão contidos no RBHA 91 – Regras Gerais de Operações para Aeronaves Civis, que apresenta regras que também devem ser observadas pelos demais segmentos da aviação civil.

Tais características fazem com que a operação, a qualificação dos pilotos, a certificação e a manutenção das aeronaves, a infraestrutura de suporte e praticamente todos os demais aspectos relacionados à aviação privada sejam menos restritivos do que aqueles relacionados à aviação comercial. De tal modo, é razoável esperar que a aviação privada não apresente o mesmo desempenho da aviação regular, fato que pode ser comprovado pelo comparativo de taxas de acidentes apresentado na Figura 7.

Adicionalmente, trata-se do maior segmento da aviação em quantidade de aeronaves registradas, com 6140 equipamentos com matrícula válida<sup>10</sup>, o que representa pouco mais de 40% da frota brasileira em condições normais de aeronavegabilidade. E, conforme destaca a Figura 6, também é de cerca de 44% a contribuição desse segmento no total de acidentes anuais, ou seja, a parcela de acidentes sofrida pela aviação privada é comparável à sua representatividade na frota nacional.

Ainda sobre os acidentes da aviação privada e executiva, a figura abaixo indica os números para os últimos cinco anos.

Figura 32: histórico de acidentes na aviação privada e executiva.

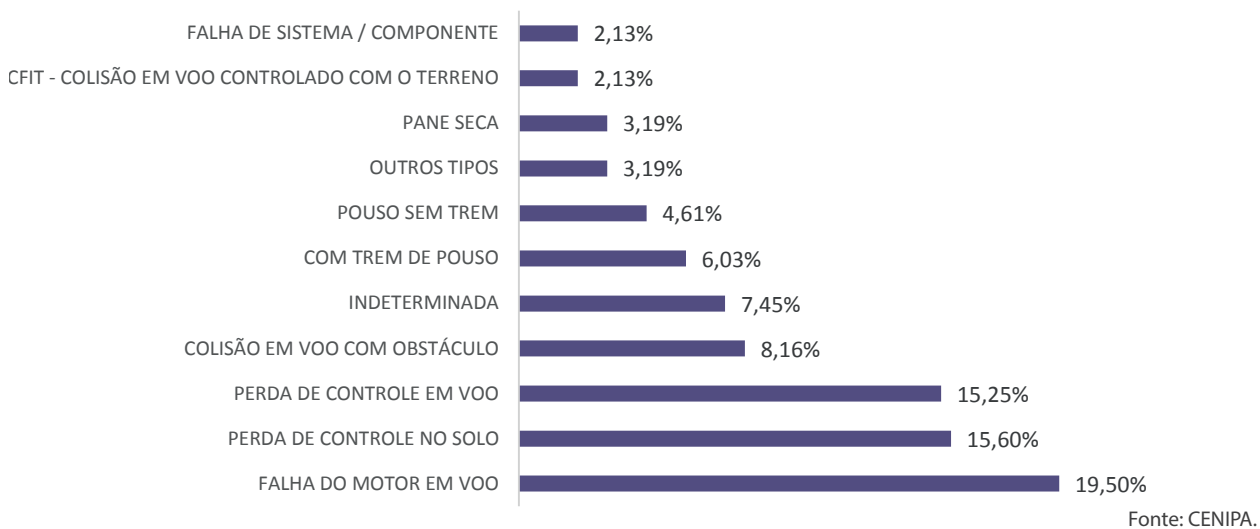


Fonte: CENIPA.

Já a Figura 33 agrupa os acidentes de acordo com os principais tipos de ocorrência verificados para o segmento, conforme classificação do CENIPA.

10. Valores de maio de 2018, de acordo com o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), considerando as aeronaves registradas como TPP (Serviço Aéreo Privado). Não estão incluídas aeronaves experimentais e aquelas com certificado cancelado, suspenso ou vencido.

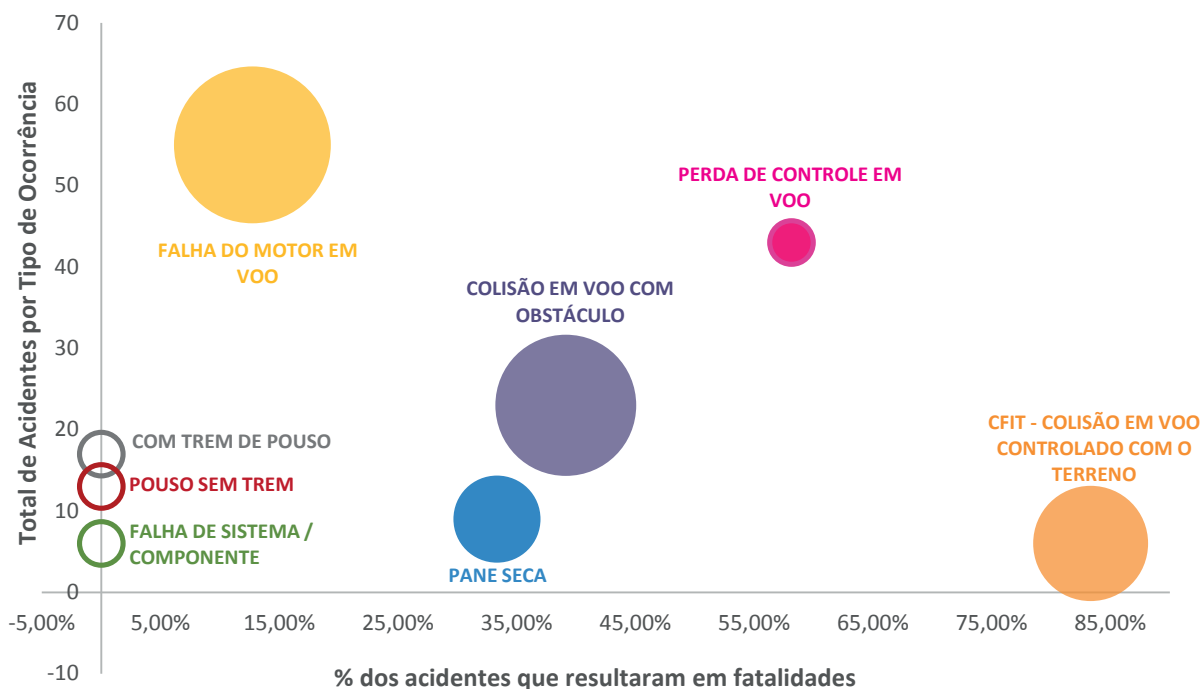
Figura 33: acumulado de acidentes na aviação privada, por principais tipos de ocorrência.



Da figura anterior nota-se que falha de motor em voo, perda de controle no solo e perda de controle em voo destacam-se dos demais, agrupando cerca de metade do total de acidentes.

Com o intuito de verificar quais os tipos de ocorrência mais impactantes com relação às fatalidades no segmento, foi elaborada a Figura 34 abaixo, que entre outras informações indica que, em termos absolutos, a “falha de motor em voo” foi o tipo de ocorrência que mais registrou óbitos no período considerado e que “CFIT” o foi tipo de ocorrência com maior percentual de acidentes com fatalidade, já que dentre os acidentes dessa natureza, mais de 80% deixaram vítimas fatais.

Figura 34: total de acidentes e proporção de acidentes fatais na aviação privada e executiva entre 2013 e 2017. O tamanho dos círculos é proporcional ao número de fatalidades registrado para cada categoria. São exibidos apenas os principais tipos de ocorrência apresentados na Figura 33, exceto “indeterminada” e “outros tipos”.

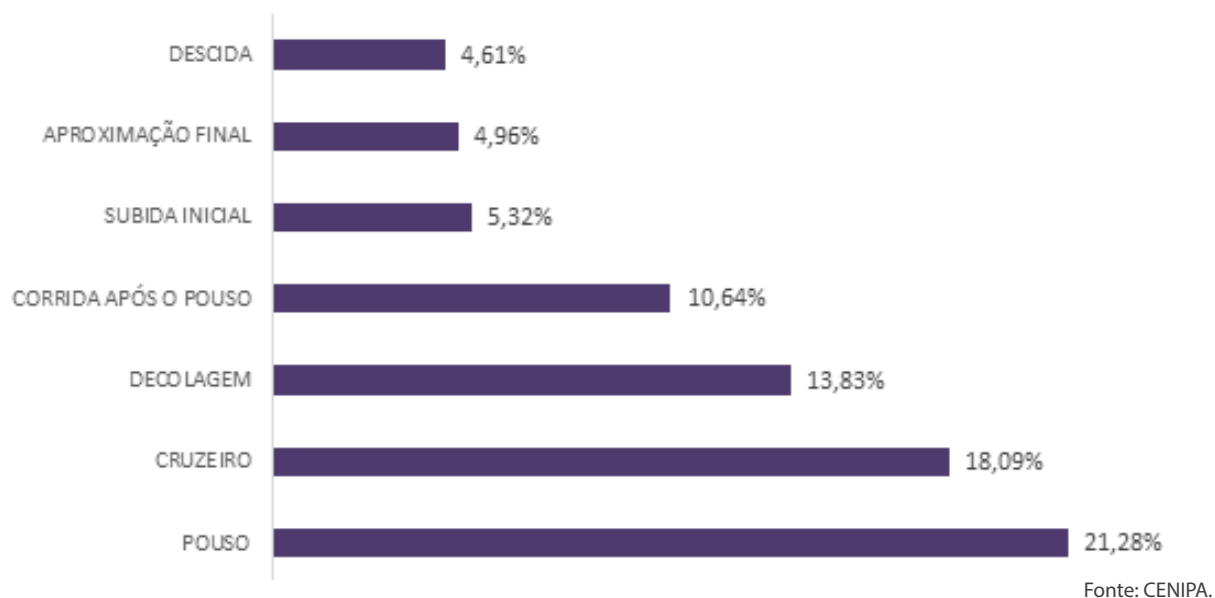


Fonte: CENIPA.



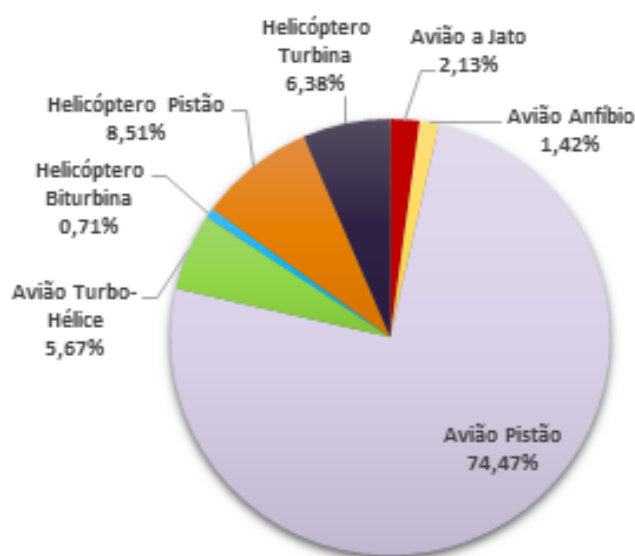
Com relação à fase do voo em que as aeronaves da aviação privada mais se acidentam, pode-se destacar o pouso, seguida das fases de cruzeiro e decolagem, conforme Figura 35.

Figura 35: acidentes da aviação privada por fase de operação, 2013 a 2017. Para facilitar a visualização do gráfico, apenas as principais fases de voo são exibidas, enquanto aquelas relacionadas a um pequeno número de acidentes foram suprimidas.



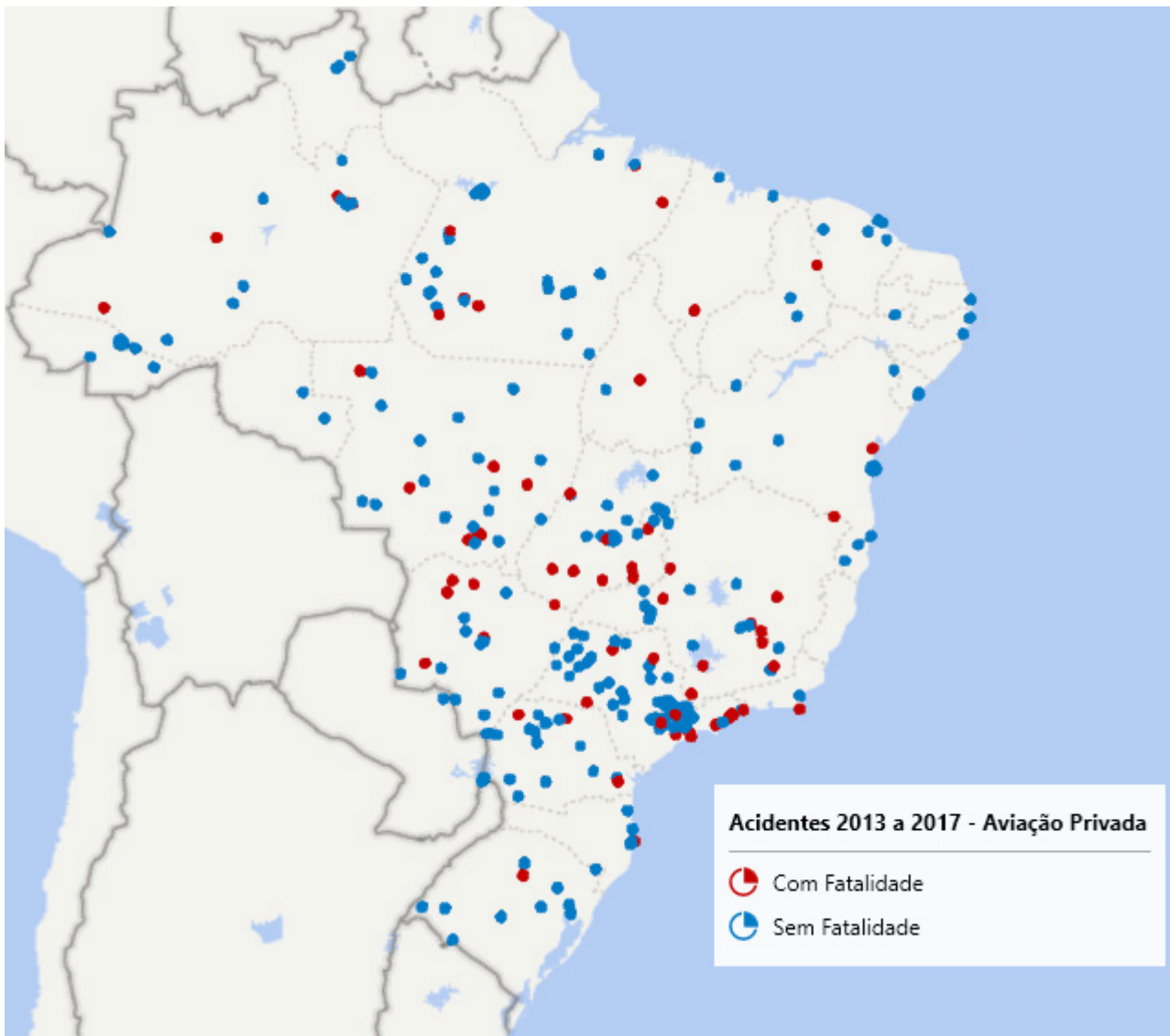
Observando a participação dos diferentes tipos de aeronave no total de acidentes registrados para a aviação privada, apresentada pela figura abaixo, é possível notar uma clara predominância das ocorrências com aeronaves de asa fixa com motores a pistão, respondendo por quase  $\frac{3}{4}$  do total de acidentes registrados no segmento.

Figura 36: acumulado de acidentes da aviação privada entre 2013 e 2017 por tipo de aeronave.



Já na figura abaixo é apresentada a distribuição geográfica dos acidentes da aviação privada ocorridos entre 2013 e 2017.

Figura 37: distribuição geográfica dos acidentes da aviação privada entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA.

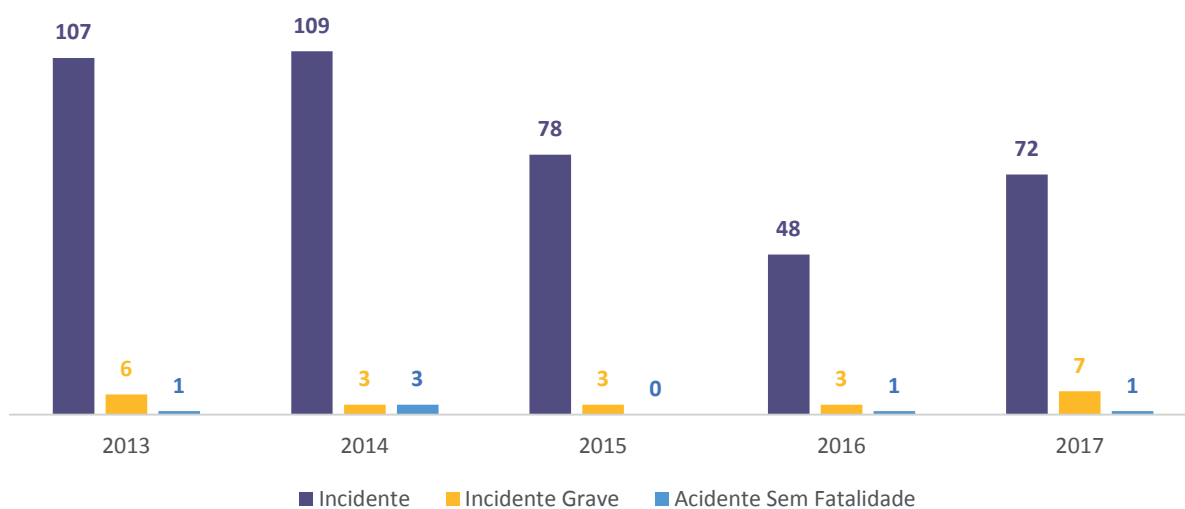


# Aviação Regular

## Aviação Regular

A aviação regular possui a característica de ser uma das modalidades de transporte mais seguras que existem e, mesmo assim, vem melhorando ainda mais os índices de acidentes ao longo do tempo. Acompanhando esse movimento, sob a ótica das ocorrências aeronáuticas, a aviação regular brasileira vive um dos melhores momentos de sua história, não tendo registrado acidentes com fatalidades desde 2011 e com baixos números de acidentes e incidentes graves, conforme pode ser visto no gráfico a seguir, que exhibe o histórico dos últimos cinco anos.

Figura 38: histórico de acidentes na aviação regular.

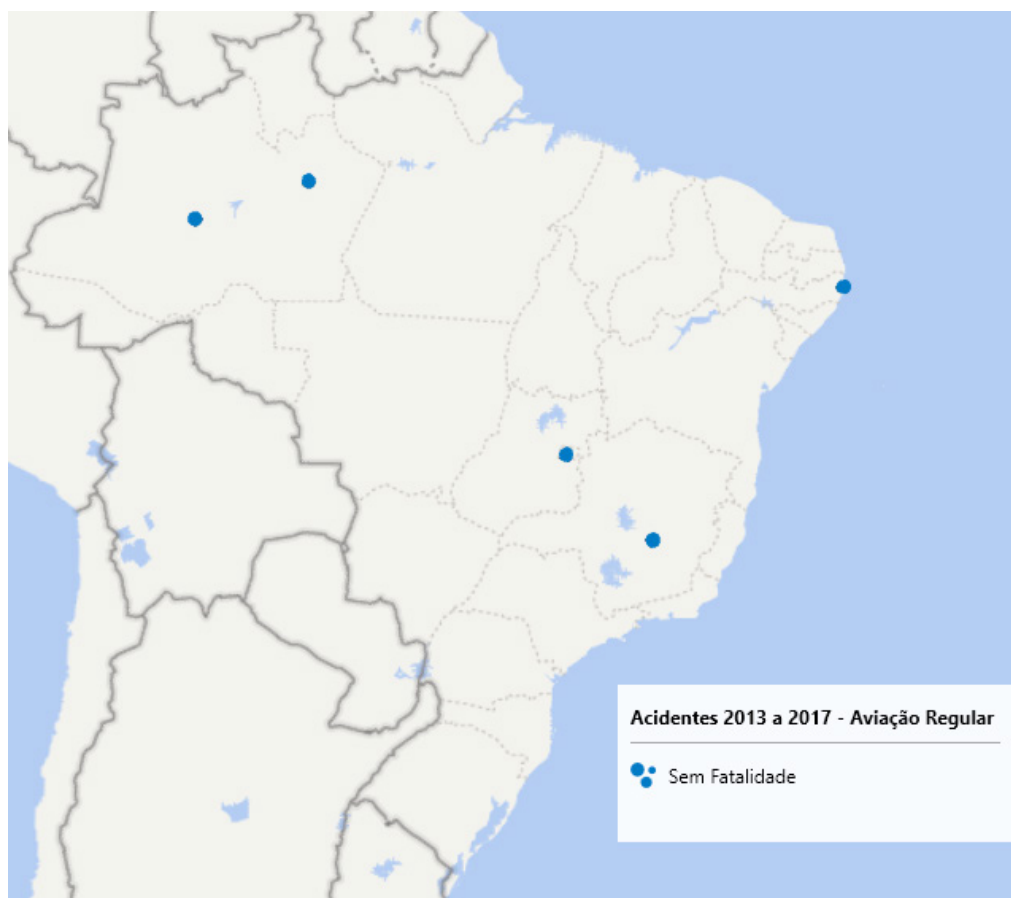


Fonte: CENIPA.

Conforme pode ser observado, os incidentes vinham apresentando crescimento até 2014, mas a partir de 2015 houve uma inversão dessa tendência e os anos de 2015 e 2016 apresentaram os menores números da série. Já os incidentes graves e os acidentes têm apresentado flutuações em torno de um número sensivelmente baixo de ocorrências anuais.

A figura abaixo indica a localidade de ocorrência dos acidentes da aviação regular registrados entre 2013 e 2017. Convém destacar que houve ainda um acidente registrado durante voo em águas internacionais que não pôde ser representado no mapa.

Figura 39: distribuição geográfica dos acidentes com aviação regular entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA.

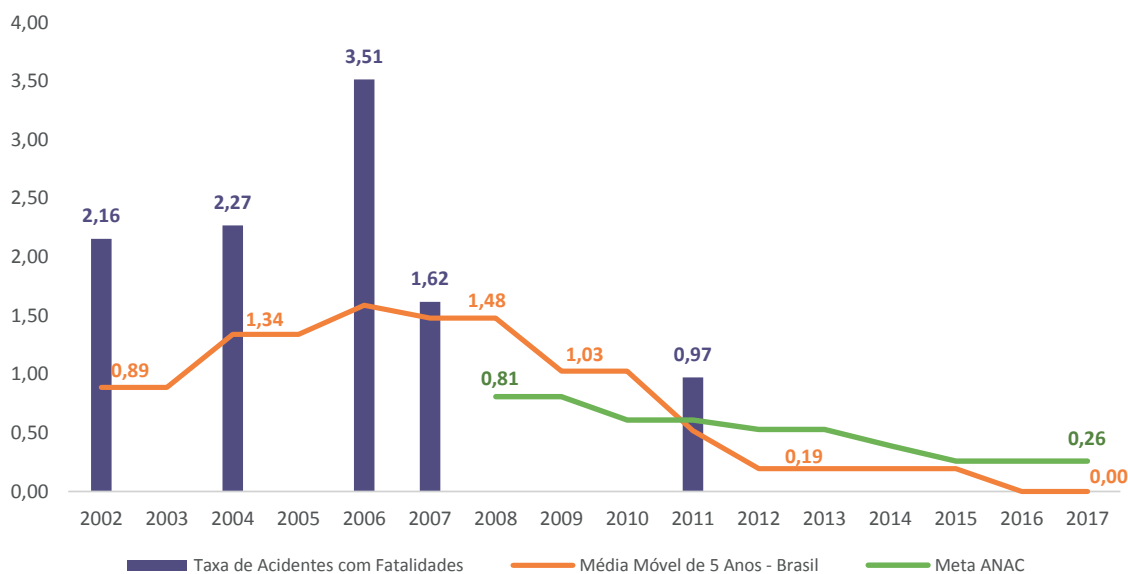
Um outro parâmetro que é mundialmente utilizado como indicador do desempenho da segurança operacional da aviação regular é a média móvel da taxa de acidentes com fatalidades. Seguindo essa corrente, em 2015 a Agência revisou o Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO)<sup>11</sup> da aviação civil brasileira e definiu a nova meta para a média móvel em 0,26 acidentes com fatalidades no transporte regular de passageiros para cada milhão de decolagens registrado<sup>12</sup>.

A figura abaixo apresenta o histórico da taxa de acidentes com fatalidades na aviação regular brasileira com destaque para a meta atual estabelecida pela ANAC, definida pelo NADSO.

11. O NADSO foi revisado pela ANAC por meio da Instrução Normativa nº 91 de 05/11/2015. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/instrucoes-normativas/instrucoes-normativas-2015/instrucao-normativa-no-091-de-11-05-2015>

12. Conforme consta na Instrução Normativa nº 91, em termos numéricos, a meta associada é manter-se abaixo de 0,26 que corresponde à 50% do valor do índice mundial registrado ao final do ano de 2011.

Figura 40: taxa de acidentes com fatalidades na aviação regular brasileira.

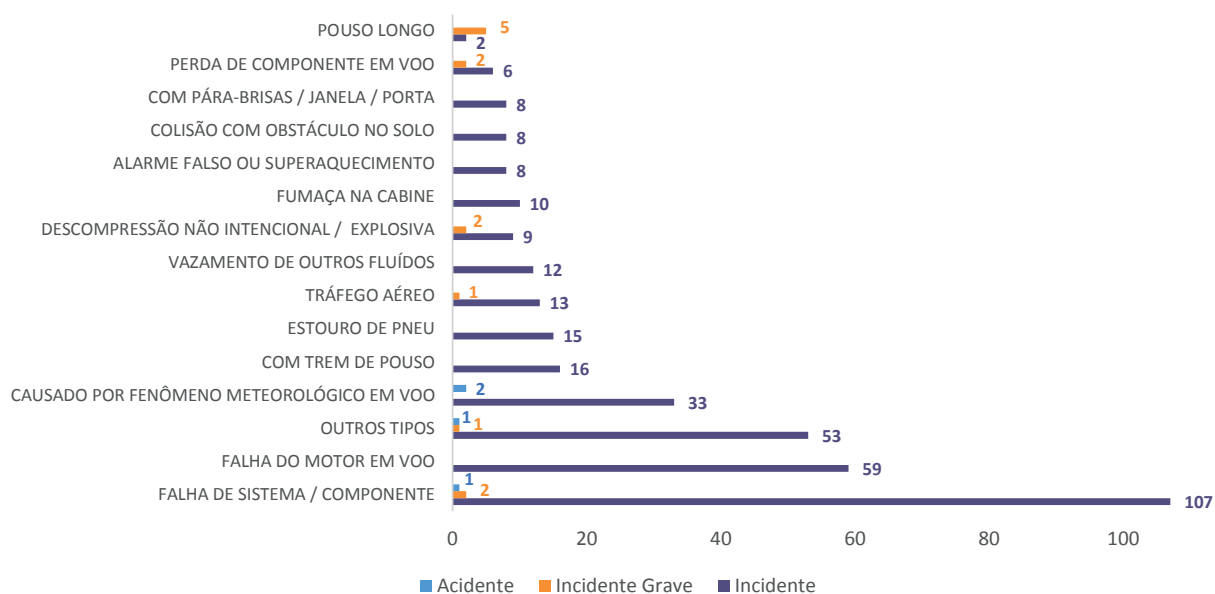


Fonte: CENIPA e ANAC.

A busca pela melhoria do desempenho da segurança em sistemas com elevados níveis de complexidade demanda a análise de diversas fontes de informação que possam evidenciar possíveis ameaças e potenciais oportunidades de melhoria. Tal situação é ainda mais emblemática para a aviação regular, devido ao já mencionado reduzido número de acidentes registrados, o que faz com que a análise dos aspectos a eles relacionados seja insuficiente para a detecção de tendências e padrões que possam ser utilizados de forma agregada.

Por isso, a coleta e análise de outros parâmetros além dos registros de acidentes aeronáuticos é de extrema importância para a identificação dos riscos visando a melhoria contínua dos indicadores de segurança da aviação regular. Nesse contexto, de forma complementar aos acidentes, buscou-se explorar em maior profundidade as informações disponíveis acerca dos incidentes e incidentes graves ocorridos com aeronaves da aviação regular, de acordo com o exposto na figura abaixo.

Figura 41: acidentes, incidentes graves e incidentes na aviação regular, entre 2013 e 2017, por tipo de ocorrência.



Fonte: CENIPA.

Já com relação aos tipos de ocorrência, deve-se destacar que falha de sistema/componente e falha de motor em voo são os tipos de maior participação dentre os incidentes registrados no segmento. Convém ainda mencionar que um acidente cujo tipo assinalado pelo CENIPA como “com pessoal em voo” não figura no gráfico devido ao baixo número total de ocorrências registradas com essa classificação.



# Táxi **Aéreo**



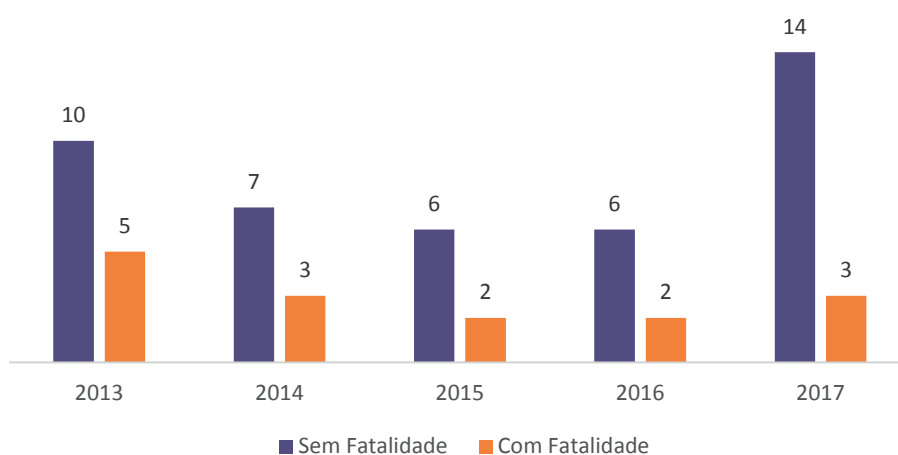
## Táxi Aéreo

O táxi aéreo possui relevante papel de integração da cadeia de transportes nacional, conectando localidades não atendidas pela aviação regular, atendendo executivos em deslocamentos de negócios, fornecendo suporte ao transporte das empresas de óleo e gás, prestando serviços aeromédicos, entre outros.

As operações são regidas pelo RBAC 135 - Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda, que estabelece os padrões mínimos para que uma empresa atue nesse segmento. Esse conjunto de requisitos visa garantir que os operadores aéreos envolvidos reúnam as condições mínimas de segurança necessárias para conduzir as operações e fazem com que o táxi aéreo apresente taxas de acidentes relativamente baixas, conforme pode ser observado na Figura 7.

À exceção do ano de 2017, que se mostra atípico, o histórico indica que a quantidade de acidentes vem diminuindo ao longo dos últimos anos e que, coincidentemente, os anos de 2015 e 2016 apresentam exatamente os mesmos números, conforme mostra a Figura 42.

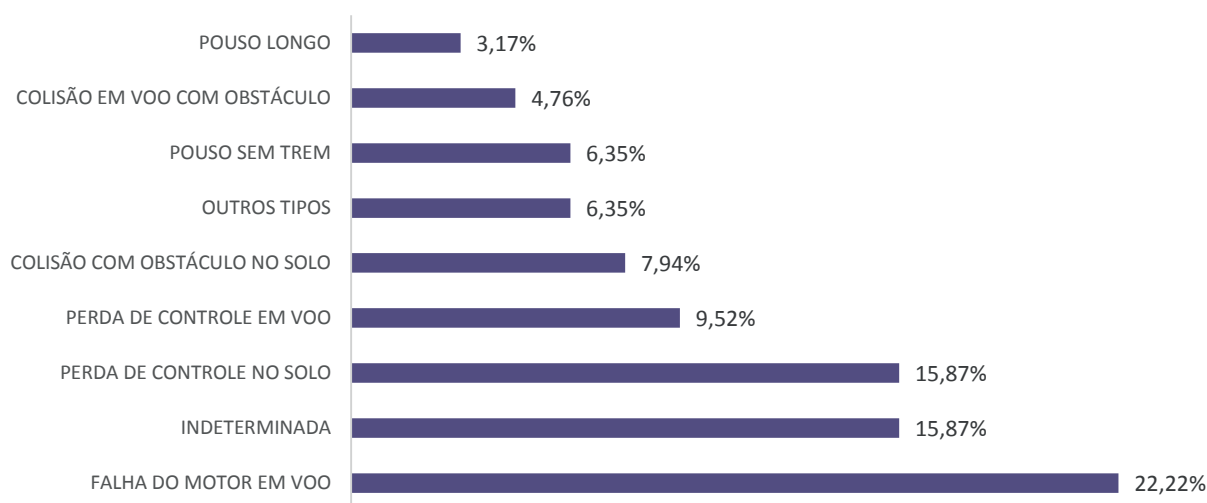
Figura 42: histórico de acidentes na operação de táxi aéreo.



Fonte: CENIPA.

Excetuando os acidentes tipificados como “indeterminado” que pouco agregam às análises realizadas, a Figura 43 mostra que a falha do motor em voo e as perdas de controle no solo e em voo são os tipos de ocorrência mais recorrentes, estando associadas a cerca de 48% do total de acidentes.

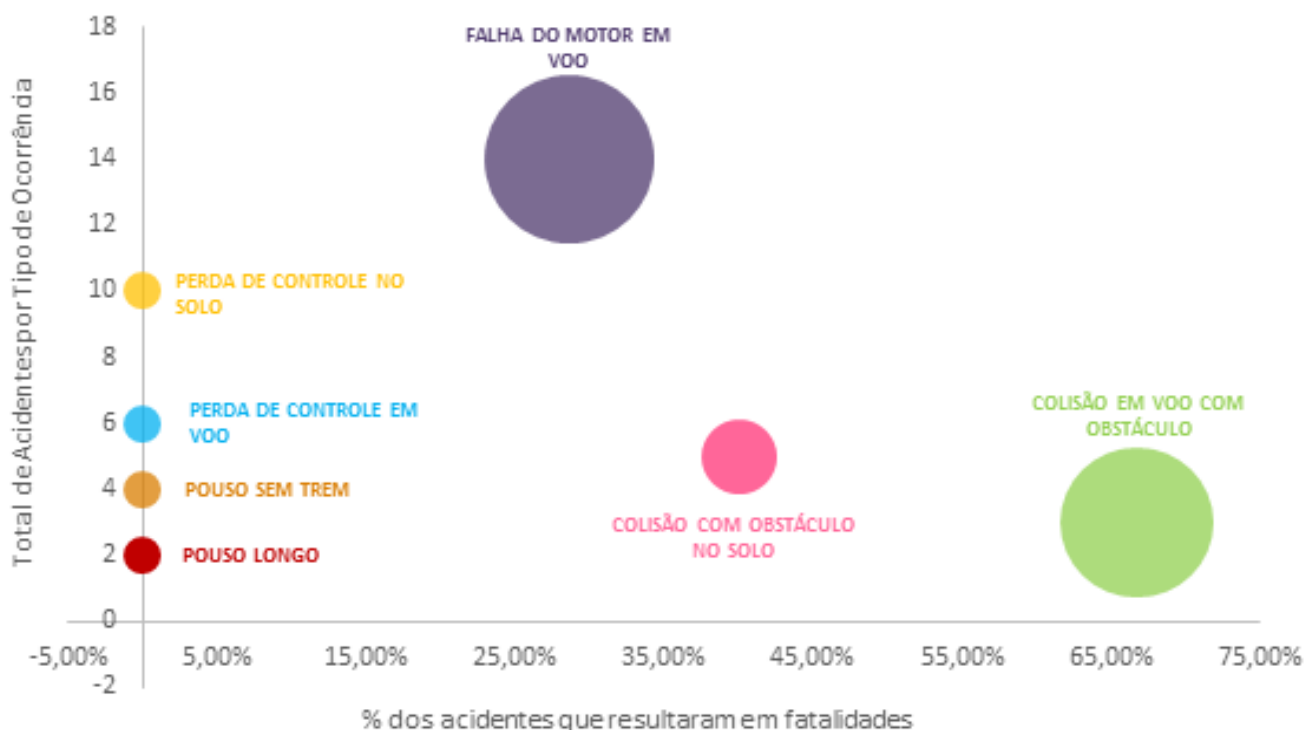
Figura 43: acidentes com táxi aéreo indicando os principais tipos de ocorrência, acumulado entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA.

Com relação aos tipos de ocorrência apresentados na Figura 43 que mais registraram acidentes fatais, merece destaque o tipo falha de motor em voo que é o tipo de ocorrência predominante e no qual mais de um quarto dos acidentes resultaram em fatalidades, conforme pode ser observado na Figura 44 apresentada a seguir.

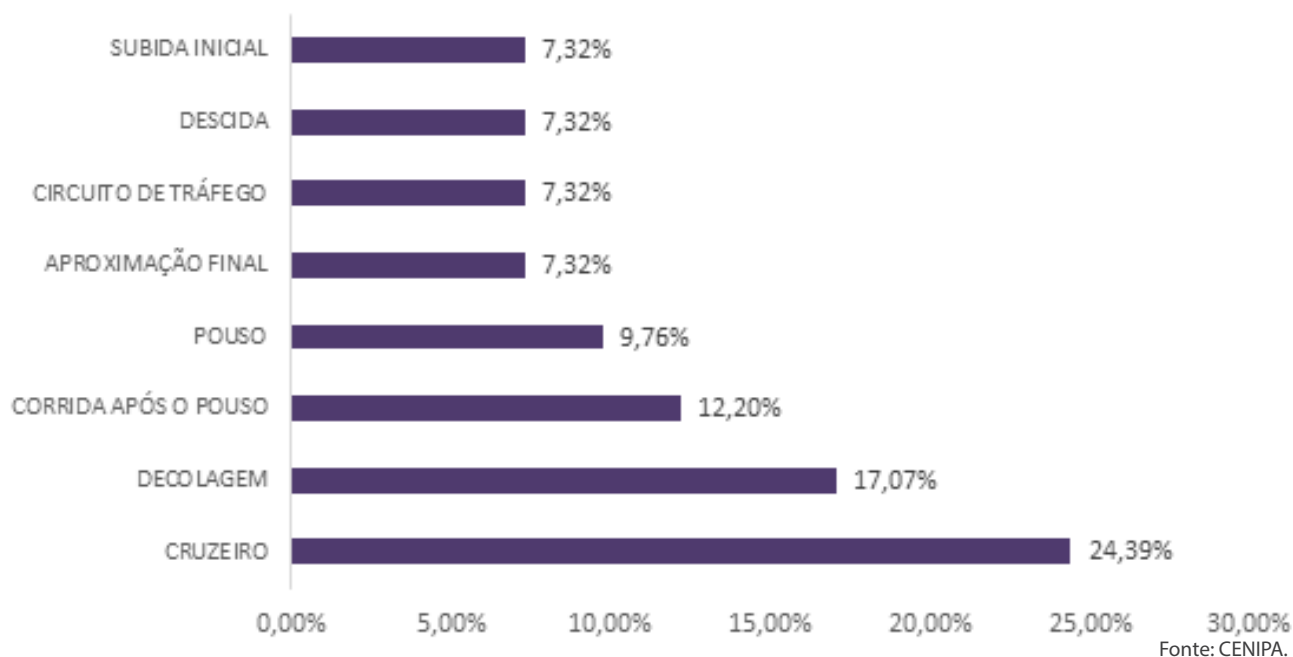
Figura 44: total de acidentes e proporção de acidentes fatais no táxi aéreo entre 2013 e 2017. O tamanho dos círculos é proporcional ao número de fatalidades registrado para cada categoria. São exibidos apenas os principais tipos de ocorrência apresentados na Figura 43, exceto "indeterminada" e "outros tipos".



Fonte: CENIPA.

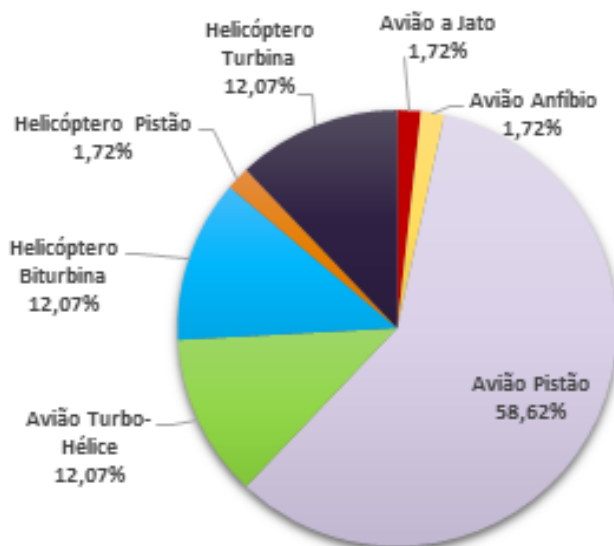
Na figura abaixo, os acidentes foram agrupados de modo a indicar as fases do voo em que mais ocorreram, com destaque para a fase de cruzeiro que agrupou cerca de um quarto dos acidentes no período.

Figura 45: acidentes com táxi aéreo por fase de operação, 2013 a 2017.



Devido à grande diversidade de aeronaves utilizadas nas operações de táxi aéreo, convém verificar quais os tipos de equipamentos estão envolvidos nos acidentes. A Figura 46 abaixo transmite essa ideia, indicando a predominância dos aviões a pistão nos acidentes desse segmento, com mais de 58% das ocorrências.

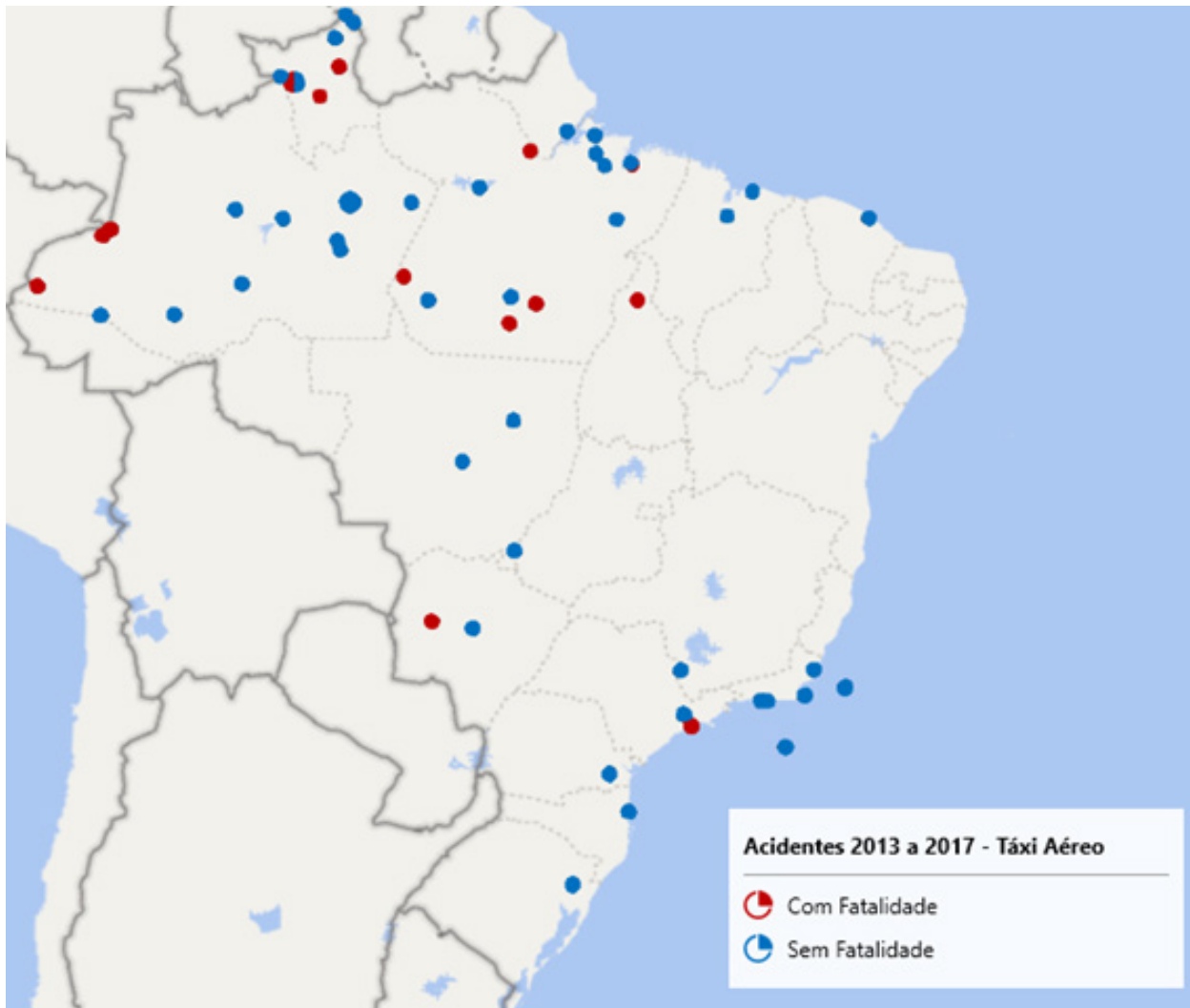
Figura 46: acidentes com táxi aéreo por tipo de aeronave empregada, de 2013 a 2017.



Fonte: CENIPA.

Já com relação à distribuição geográfica dos acidentes, deve ser observada a Figura 47 abaixo, onde se observa uma clara concentração de acidentes envolvendo operações de táxi aéreo na região norte do Brasil.

Figura 47: distribuição geográfica dos acidentes com táxi aéreo entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA.



# Helicópteros

## Helicópteros



A frota de helicópteros brasileira é uma das maiores do mundo, contando com 1398 aeronaves com registro ativo em maio de 2018, o que corresponde à 14,79% da frota brasileira. Esse quantitativo pode ser explicado por alguns aspectos que incluem as características aerodinâmicas, versatilidade no emprego destas aeronaves e características territoriais e econômicas.

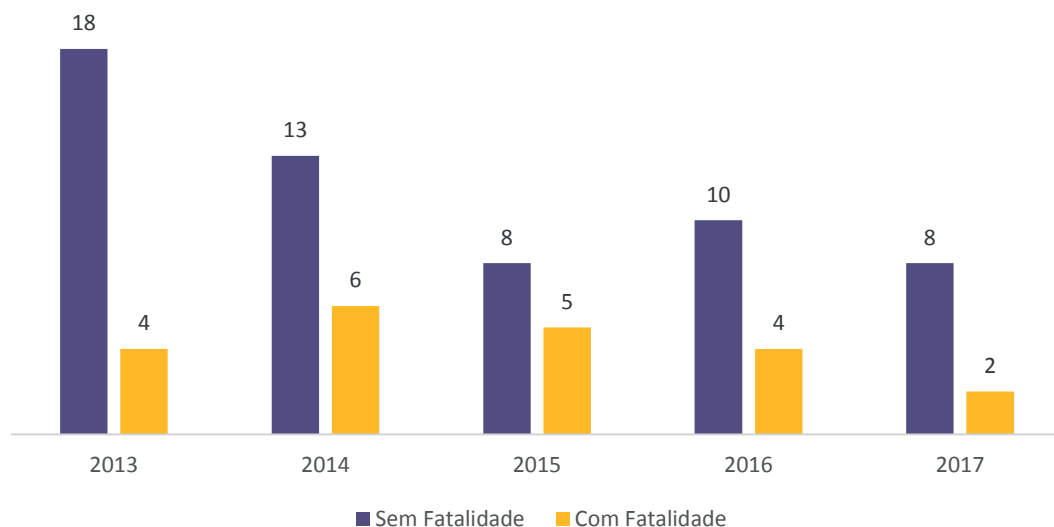
No que tange às características aerodinâmicas, são denominadas aeronaves de asas rotativas, que possuem a capacidade de decolar e pousar verticalmente, além de realizar voo pairado sobre local fixo. Tais características as tornam versáteis para operações de curto e médio alcance em áreas densamente povoadas, grandes centros urbanos verticalizados, locais com infraestrutura deficiente, restrita ou inexistente, ou ainda em locais inóspitos como a floresta amazônica ou em alto mar.

Quanto às características territoriais e econômicas, estas aeronaves são empregadas para uso civil numa infinidade de serviços aéreos, como taxi aéreo executivo, inspeção de linhas de transmissão, gasodutos e oleodutos, transporte de passageiros e carga off-shore e on-shore, pulverização agrícola para determinadas culturas em aclave, resgate aero médico, operações policiais, defesa civil e fiscalização. Cabe ainda destacar sua intensa utilização no setor petrolífero, sobretudo nas operações de exploração do pré-sal.

Quanto a distribuição geográfica dos helicópteros registrados em território nacional, o estado de São Paulo responde por 33% da frota brasileira, seguido do Rio de Janeiro com 20% e Minas Gerais com 11%, respectivamente.

Diante desse cenário, a presente seção se dedica a apresentar de forma destacada o desempenho do segmento de helicópteros levando em consideração os acidentes aeronáuticos ocorridos nos últimos cinco anos. O gráfico abaixo apresenta esse histórico.

Figura 48: histórico de acidentes com helicópteros de 2013 a 2017.



Fonte: CENIPA.

A análise destes acidentes por tipo de ocorrência possibilita a indicação dos fatores relacionados ao evento. Nota-se na Figura 49 que as ocorrências mais frequentes são, perda de controle em voo, colisão em voo com obstáculo e a falha de motor em voo. Tais ocorrências totalizam mais de 64% do total de acidentes no período.

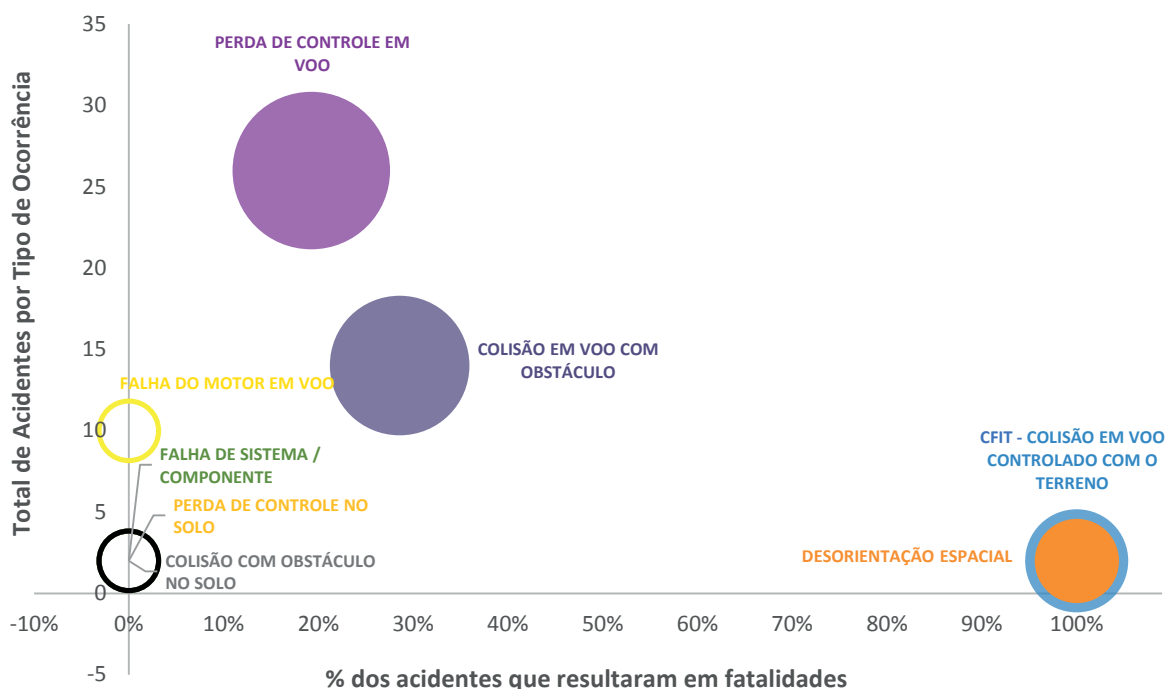
Figura 49: acidentes com helicópteros indicando os principais tipos de ocorrência, acumulado entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA.

Considerando os tipos de ocorrência apresentados na figura acima que mais registraram acidentes fatais, merecem destaque o tipo perda de controle em voo, em que 19% acabaram em fatalidade, e o tipo colisão em voo com obstáculo em que 29% também resultaram em fatalidades, conforme pode ser observado na Figura 50 a seguir.

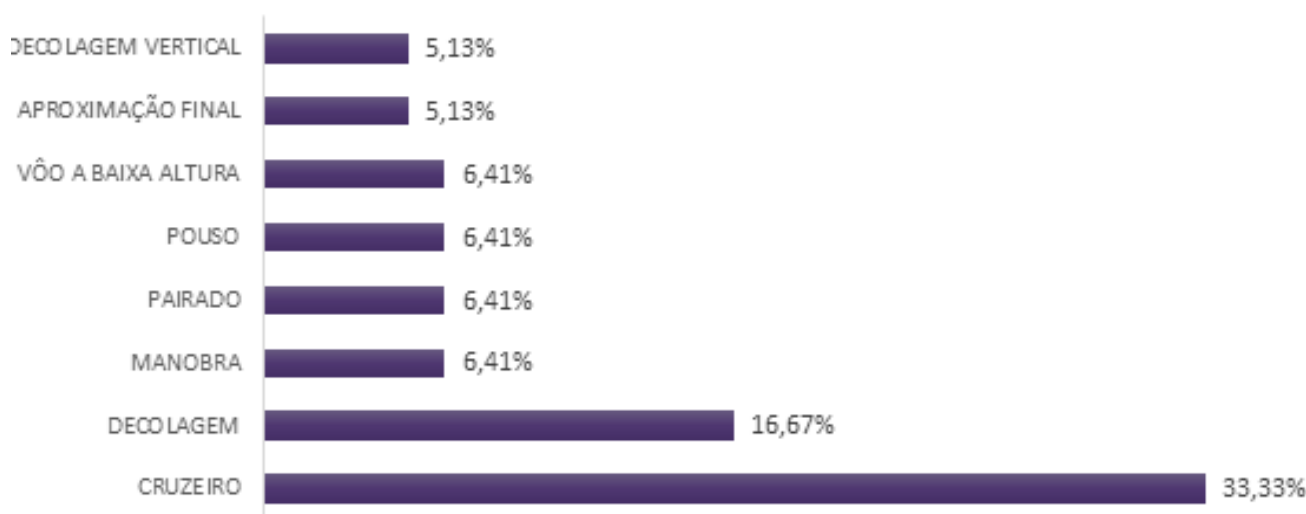
Figura 50: total de acidentes e proporção de acidentes fatais no táxi aéreo entre 2013 e 2017. O tamanho dos círculos é proporcional ao número de fatalidades registrado para cada categoria. São exibidos apenas os principais tipos de ocorrência apresentados na Figura 49, exceto “indeterminada” e “outros tipos”.



Fonte: CENIPA.

Na figura abaixo, os acidentes foram agrupados de modo a indicar as fases do voo em que mais ocorreram, com destaque para a fase de cruzeiro que agrupou um terço dos acidentes no período.

Figura 51: acidentes com helicópteros por fase de operação, 2013 a 2017.

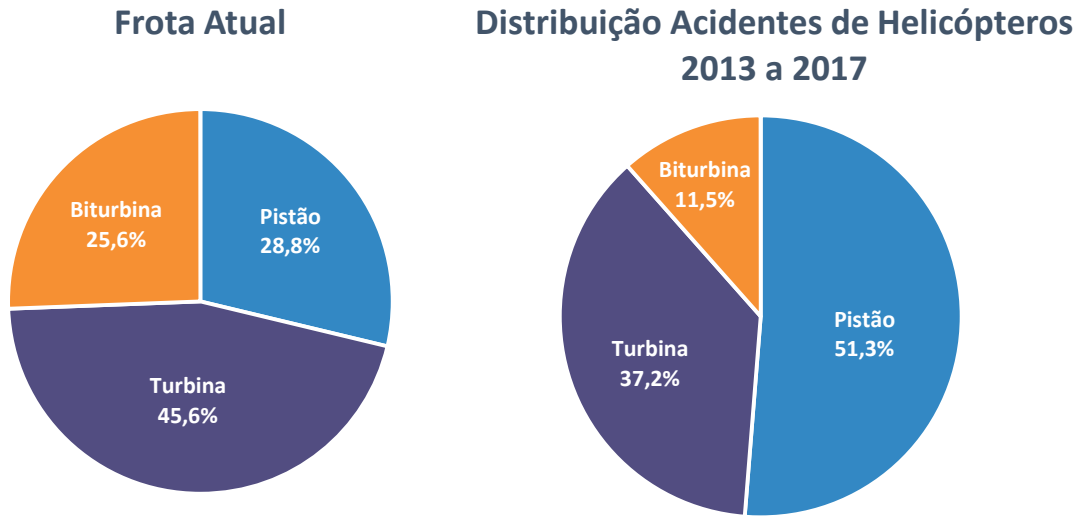


Fonte: CENIPA.

Ao avaliar a distribuição de acidentes por tipo de motorização, de acordo com a Figura 52, é possível observar que os helicópteros a pistão responderam por 51,3% do total de acidentes registrados entre 2013 e 2017, mesmo sendo apenas 28,8% da frota nacional. Já os equipamentos com uma turbina compõem 45,6% do total de helicópteros em condições normais de aeronavegabilidade e contribuíram com 37,2% dos acidentes no período, ao passo que os helicópteros com duas turbinas perfazem 25,6% da frota e contribuíram com apenas 11,5% dos acidentes.



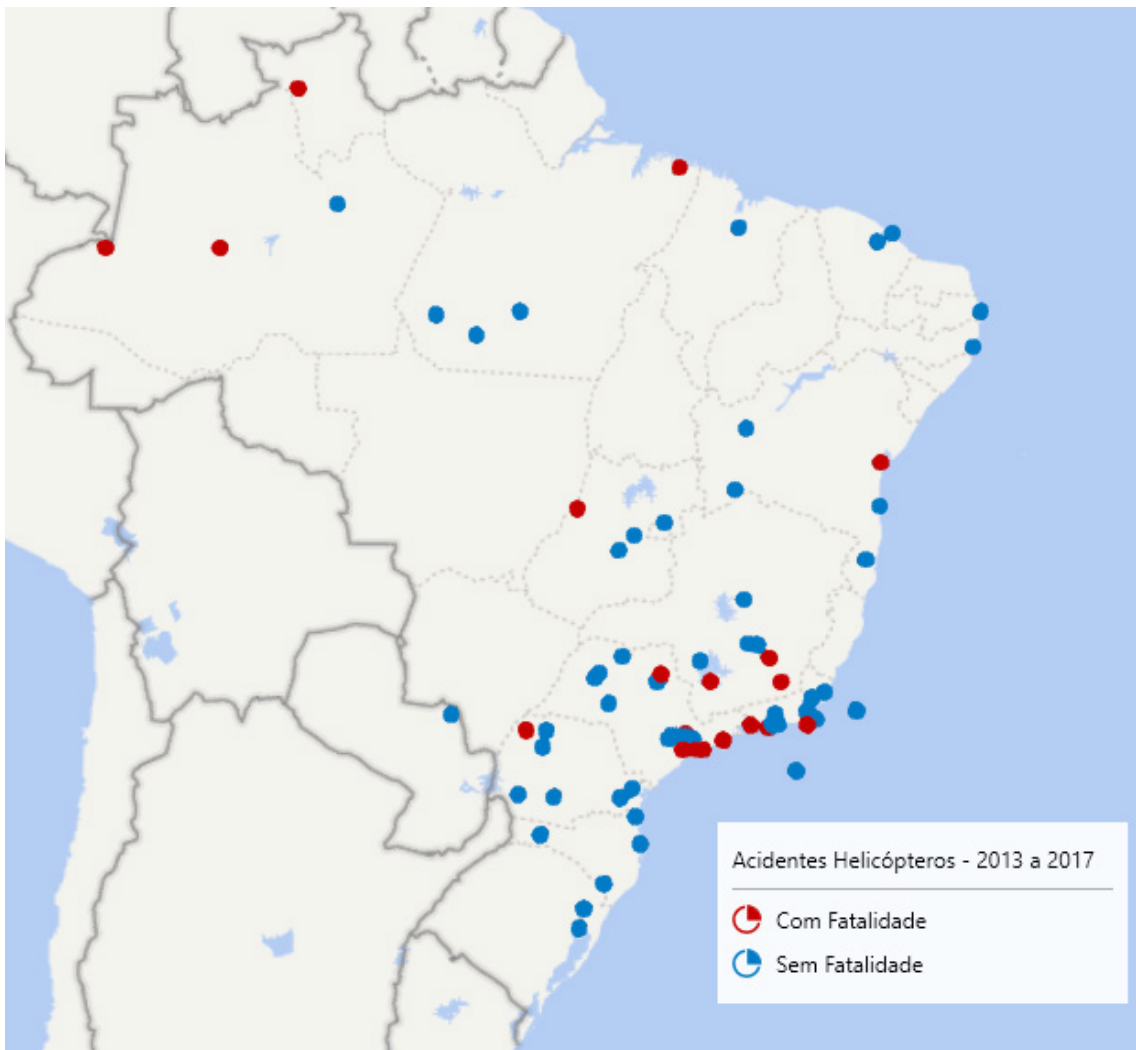
Figura 52: frota atual e acidentes com helicópteros por tipo de motorização, de 2013 a 2017.




Fonte: ANAC e CENIPA.

No que diz respeito à distribuição geográfica dos acidentes, deve ser observada a Figura 53 abaixo, onde se observa uma clara concentração de acidentes envolvendo operações de helicópteros nas regiões sudeste e sul do Brasil, o que se mostra proporcional à distribuição regional da frota brasileira.

Figura 53: distribuição geográfica dos acidentes com helicópteros entre 2013 e 2017.



Fonte: CENIPA



# Principais Realizações da **ANAC para a Segurança Operacional em 2017**

## **Principais Realizações da ANAC para a Segurança Operacional em 2017**

A ANAC e o COMAER publicaram ao final de 2017 o novo Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR), atualizando-o frente aos novos conceitos trazidos pela Emenda I ao Anexo 19 da Convenção de Aviação Civil Internacional da OACI. Como consequência, foi instituído também o Plano de Implementação do PSO-BR, que elenca ações a serem executadas conjuntamente por ambas as autoridades visando o aprimoramento do Programa de Segurança Operacional do Estado brasileiro. As ações endereçam temas como a criação de um Mecanismo de Coordenação do PSO-BR, o estabelecimento do Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional (NADSO) e o estabelecimento do Sistema de Coleta e Processamento de Dados de Segurança Operacional, sendo esperado que as mesmas sejam executadas e concluídas ao longo de 2018.

Internamente, objetivando avançar de forma estruturada na implementação do Programa de Segurança Operacional do Estado, a Agência instituiu o Programa de Implementação do PSOE-ANAC que agrupa os projetos prioritários diretamente relacionados ao tema. O Programa conta com 12 projetos que até o ano de 2022 devem gradualmente conferir à ANAC as capacidades esperadas para que a Agência seja referência na gestão da segurança operacional atuando para a melhoria do desempenho da segurança operacional do sistema de aviação civil brasileiro.

Durante o ano de 2017 a ANAC seguiu com a publicação de novos instrumentos normativos e a atualização de alguns dos já existentes, sendo a Agenda Regulatória<sup>13</sup> o instrumento para elencar os temas e as normas que serão prioritariamente tratadas, conferindo maior transparência, previsibilidade e eficiência para o processo regulatório da Agência como um todo. No que diz respeito à modernização regulatória diretamente relacionada com a segurança operacional, merecem destaque as atualizações dos RBACs 61 – Licenças, habilitações e certificados para pilotos e 153 – Aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência.

Apesar do destaque aqui conferido às ações realizadas pela Agência no ano de 2017, convém ressaltar que diante do cenário complexo em que se emoldura a aviação civil brasileira onde uma única fraqueza pode comprometer todo o desempenho da segurança operacional, o mais apropriado é destacar que todos os indivíduos e organizações envolvidas têm sua parcela de contribuição no desempenho final do sistema, o que faz com que a melhoria da segurança e a diminuição do índice de acidentes sejam objetivos que devem ser permanentemente perseguidos por todos ligados à atividade aérea.

---

13. A Agenda Regulatória da ANAC pode ser acessada em: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria>



# Considerações **Finais**

## Considerações Finais

Os dados apresentados neste relatório foram compilados com a intenção de transmitir ao leitor informações de alto nível acerca do desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira e, conforme pode ser inferido a partir deles, em geral, o número de acidentes vem caindo nos últimos anos. Diversos fatores poderiam ser mencionados na tentativa de suportar tal resultado, entretanto, não é a intenção deste relatório explorar exaustivamente o assunto, de modo que diversas outras análises podem ser elaboradas com a finalidade de contemplar perspectivas que não foram aqui consideradas.

É fato que as atividades desenvolvidas pela ANAC influenciam o desempenho da segurança operacional e, em última instância, o número de acidentes registrados. Entretanto, não se trata de uma relação direta e com resultados imediatos, o que faz com que não seja tarefa das mais fáceis determinar o quanto uma iniciativa específica impacta na ocorrência ou prevenção de acidentes. Adicionalmente, convém mencionar que grande parte das medidas de certificação e normatização adotadas pela Agência entregam seus benefícios, sob o ponto de vista de incremento da segurança, de forma pulverizada ao longo de vários anos ou até mesmo décadas.

Ciente da necessidade de acompanhar continuamente o desempenho da segurança operacional da aviação civil, a ANAC tem o RASO como um dos principais instrumentos para reunir e comunicar informações de relevância para o gerenciamento da segurança operacional da aviação civil brasileira. Por isso, este relatório busca apresentar por diferentes ângulos os dados disponíveis sobre as ocorrências aeronáuticas, na expectativa que as informações aqui resumidas possam ser úteis não somente para auxiliar as tomadas de decisão nos mais diferentes níveis, mas também para informar à comunidade aeronáutica a respeito do desempenho atual de nossa aviação e dos riscos associados.

Ainda a respeito das ocorrências aeronáuticas, neste trabalho não foram consideradas aquelas envolvendo aeronaves estrangeiras, experimentais ou com reserva de marcas. Também não foram consideradas ocorrências relacionadas a atos de interferência ilícita, operações de defesa civil ou segurança pública.

Como é possível observar nas análises apresentadas ao longo do relatório, sempre que possível deve-se considerar as características e ambientes operacionais de cada segmento da aviação, haja vista as diferentes particularidades apresentadas por cada uma delas. Com esse intuito, ao final desta seção é apresentado um resumo dos principais segmentos da aviação civil brasileira apontando o número de aeronaves registradas, o número de acidentes ocorridos em 2017, a idade média da frota e das aeronaves acidentadas por segmento, além da idade média dos pilotos acidentados no ano mencionado.

Por fim, este relatório é o resumo de um trabalho em constante evolução e a contribuição de todos é bem-vinda. Sugestões, críticas, propostas de melhorias e afins podem ser encaminhadas para o seguinte endereço eletrônico: [spi@anac.gov.br](mailto:spi@anac.gov.br)



## Aviação Agrícola

São **727 aeronaves** registradas  
A idade média da frota é de **21,38 anos**  
Foram **36 acidentes** registrados em 2017  
**21,78 anos** é a idade média das aeronaves acidentadas  
Os pilotos acidentados tinham em média **39,34 anos**



## Aviação de Instrução

São **896 aeronaves** registradas  
A idade média da frota é de **36,49 anos**  
Foram **7 acidentes** registrados em 2017  
**44,29 anos** é a idade média das aeronaves acidentadas  
Os pilotos acidentados tinham em média **31,71 anos**



## Aviação Privada

São **6140 aeronaves** registradas  
A idade média da frota é de **23,12 anos**  
Foram **49 acidentes** registrados em 2017  
**28,92 anos** é a idade média das aeronaves acidentadas  
Os pilotos acidentados tinham em média **44,21 anos**



## Aviação Regular

São **469 aeronaves** registradas  
A idade média da frota é de **7,91 anos**  
**Um acidente** registrado em 2017



## Táxi Aéreo

São **524 aeronaves** registradas  
A idade média da frota é de **22,08 anos**  
Foram **17 acidentes** registrados em 2017  
**30,88 anos** é a idade média das aeronaves acidentadas  
Os pilotos acidentados tinham em média **46,82 anos**

## Apêndice I - Siglas e Abreviações

<b>ANAC</b>	Agência Nacional de Aviação Civil
<b>ANP</b>	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
<b>BAST</b>	Grupo Brasileiro de Segurança Operacional
<b>BCAST</b>	Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial
<b>BGAST</b>	Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral
<b>BHEST</b>	Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Helicópteros
<b>CENIPA</b>	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
<b>CFIT</b>	<i>Controlled Flight Into Terrain</i>
<b>COMAER</b>	Comando da Aeronáutica
<b>DCERTA</b>	Sistema Decolagem Certa
<b>EASA</b>	<i>European Aviation Safety Agency</i>
<b>EI</b>	<i>Effective Implementation</i>
<b>FAA</b>	<i>Federal Aviation Administration</i>
<b>FNCO</b>	Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência
<b>IATA</b>	<i>International Air Transport Association</i>
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>ICVM</b>	<i>ICAO Coordinated Validation Mission</i>
<b>NADSO</b>	Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional
<b>OACI</b>	<i>International Civil Aviation Organization</i>
<b>PSOE-ANAC</b>	Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC
<b>RAB</b>	Registro Aeronáutico Brasileiro
<b>RASO</b>	Relatório Anual de Segurança Operacional
<b>RBAC</b>	Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
<b>RBHA</b>	Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
<b>SAE</b>	Serviço Aéreo Especializado
<b>SIPAER</b>	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
<b>SM-ICG</b>	<i>Safety Management International Collaboration Group</i>
<b>SMS</b>	<i>Safety Management Systems</i>
<b>TPP</b>	Serviço Aéreo Privado
<b>USOAP-CMA</b>	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach</i>



## Apêndice II - Tipos de Ocorrência

Com o intuito de auxiliar no entendimento dos tipos de ocorrência apresentados ao longo deste relatório, a taxonomia empregada pelo SIPAER<sup>14</sup> na tipificação de uma ocorrência aeronáutica é aqui reproduzida, apresentando os tipos de ocorrência mencionados ao longo do relatório juntamente com uma breve descrição.

<b>Tipo de Ocorrência (Taxonomia SIPAER)</b>	<b>Descrição</b>
<b>Causado por Fenômeno Meteorológico em Voo</b>	Ocorrência com aeronave em voo em que há interferência de fenômenos meteorológicos, podendo afetar a segurança operacional.
<b>CFIT</b>	Ocorrência em que a aeronave, em voo totalmente controlado, se choca com o solo, água ou obstáculo, natural ou não, fixo ou móvel, no período compreendido entre a saída do solo na decolagem e o toque no pouso. Este tipo não inclui os casos de: perda de controle em voo; desorientação espacial; falha de sistema ou componente; falha de motor em voo; manobras a baixa altura; pane seca; helicóptero taxiando sem contato com o solo; colisão com pássaro; e o choque com objeto rebocado por aeronave.
<b>Colisão com Obstáculo no Solo</b>	Ocorrência em que há o impacto da aeronave com obstáculo, natural ou não, fixo ou móvel, havida até o momento em que a aeronave deixa o solo na decolagem ou após o toque no pouso. Este tipo inclui o caso de helicóptero taxiando sem contato com o solo.
<b>Colisão em Voo com Obstáculo</b>	Descrição não disponível na MCA 3-6.
<b>Com para-brisas / janela / porta</b>	Ocorrência de falha ou alteração no para-brisa, janela ou porta, ou no seu mecanismo de operação, decorrente de mau funcionamento ou má operação.
<b>Com pessoal em voo</b>	Ocorrência em que qualquer pessoa embarcada sofra lesões como consequência da operação da aeronave.
<b>Com Trem de Pouso</b>	Ocorrência da falha do trem de pouso, esqui ou flutuador e seus componentes, decorrente de mau funcionamento ou má operação. Não inclui os casos de: pouso sem trem; e falha dos freios, quando não houver problemas com o funcionamento do trem de pouso.
<b>Descompressão Não Intencional / Explosiva</b>	Ocorrência em que há depressurização não intencional da cabine, decorrente de mau funcionamento ou má operação do sistema de pressurização da aeronave ou de seus controles. Este tipo não inclui as decorrentes de: falha das janelas, dos para-brisas ou do canopi; de falha estrutural; ou de perfuração da aeronave por objeto.
<b>Estouro de Pneu</b>	Ocorrência da falha do pneu provocada por deficiência na sua estrutura, má operação ou falha dos freios ou do sistema antiderrapante ("anti-skid").
<b>Falha de Motor em Voo</b>	Ocorrência em que há parada de motor, de reator ou redução inadvertida de potência de motor em voo. Este tipo não inclui os casos de interferência por fenômeno meteorológico, pane seca e danos causados por objetos estranhos (F.O.D.).

14. Os demais tipos de ocorrência, assim como maiores detalhes sobre o processo de investigação como um todo podem ser consultados no Manual de Investigação SIAPER (MCA 3-6) disponível em: <http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/category/7-mca-manual-do-comando-da-aeronautica>

<b>Falha de Sistema / Componente</b>	Ocorrência em que há falha de um sistema / componente necessário à condução segura da aeronave, por seu mau funcionamento ou má operação. Este tipo somente será usado quando a falha ocorrida não puder ser classificada num tipo mais específico.
<b>Outros Tipos</b>	Descrição não disponível na MCA 3-6.
<b>Pane Seca</b>	Ocorrência na qual se dá a parada do motor por falta de combustível. Este tipo não inclui os casos de perda de combustível por vazamento.
<b>Perda de Componente em Voo</b>	Ocorrência em que há soltura de alguma parte da aeronave em voo, decorrente de falha do material, mau funcionamento ou má operação.
<b>Perda de Componente no Solo</b>	Ocorrência em que há soltura de alguma parte da aeronave no solo, decorrente de falha do material, mau funcionamento ou má operação.
<b>Perda de Controle em Voo</b>	Ocorrência em que o piloto não mais controla a aeronave por falta de condições ou ineficácia da atuação dos comandos, no período entre a saída da aeronave do solo até o toque no pouso. Este tipo não inclui decolagem de planador rebocado nem helicóptero taxiando sem contato com o solo.
<b>Perda de Controle no Solo</b>	Ocorrência em que o piloto não mais controla a aeronave por falta de condições ou por ineficácia da atuação dos comandos, do momento em que a aeronave inicia o seu deslocamento por meios próprios até a sua saída do solo na decolagem, e do toque no pouso até a sua parada no estacionamento. Este tipo inclui decolagem de planador rebocado e helicóptero taxiando sem contato com o solo.
<b>Pouso Brusco</b>	Ocorrência em que o pouso é realizado fora dos parâmetros normais de operação, impondo um esforço excessivo à estrutura da aeronave.
<b>Pouso Longo</b>	Ocorrência em que o toque no pouso é efetuado em um ponto da pista ou área de pouso onde a distância restante não é suficiente para a parada da aeronave naquelas circunstâncias.
<b>Pouso Sem Trem</b>	Ocorrência em que a aeronave pousa com trem de pouso ou flutuadores recolhidos ou destravados.
<b>Tráfego Aéreo</b>	Incidente no qual uma aeronave sujeita a serviço de controle de tráfego aéreo é posta em situação de separação inferior à estabelecida nas regras de tráfego aéreo com relação à outra aeronave ou ao solo, de maneira tal que a segurança operacional tenha sido comprometida. Este tipo não inclui os casos de: colisão com obstáculos no solo; colisão em voo com obstáculos; colisão de aeronaves em voo; e incursão em pista. Está relacionado a: Facilidades – situação em que a falha de alguma instalação de infra-estrutura de navegação aérea tenha causado dificuldades operacionais; Procedimentos – situação em que houve dificuldades operacionais ocasionadas por procedimentos falhos, ou pelo não cumprimento dos procedimentos aplicáveis; e Proximidade entre aeronaves (AIRPROX) - situação em que a distância entre aeronaves bem como suas posições relativas e velocidades foram tais que a segurança tenha sido comprometida.
<b>Vazamento de Outros Fluidos</b>	Ocorrência em que há vazamento de outros fluidos utilizados pela aeronave para a sua operação. Este tipo não inclui o vazamento de reservatório ou de equipamento sendo transportado.

## Apêndice III - Fases de Operação

De modo similar ao apresentado no Apêndice II para os tipos de ocorrência, este apêndice reproduz a taxonomia adotada pelo SIPAER na determinação das fases de operação das ocorrências aeronáuticas. São listadas as fases de voo mencionadas ao longo deste relatório juntamente com a descrição presente na MCA 3-6.

<b>Tipo de Ocorrência (Taxonomia SIPAER)</b>	<b>Descrição</b>
<b>Aproximação Final</b>	A partir de um fixo (ou ponto) de aproximação final em um procedimento IFR até ao ponto previsto para o início da arremetida no ar ou à obtenção de condições para o pouso (reta final).
<b>Arremetida no Solo</b>	Do início dos procedimentos de decolagem durante uma corrida após o pouso até a aeronave ter decolado.
<b>Circuito de Tráfego</b>	Da entrada na área do circuito de tráfego do aeródromo até a reta final. Esta fase não inclui as fases de Emprego Militar e Especializada.
<b>Corrida Após o Pouso</b>	Fase de voo que vai do toque até a saída da pista de pouso ou a parada da aeronave, o que acontecer primeiro. Esta fase inclui pouso corrido de helicóptero.
<b>Cruzeiro</b>	Da conclusão dos cheques exigidos para nivelamento em rota até o início dos cheques exigidos para a descida.
<b>Decolagem</b>	Fase do voo desde a aplicação de potência de decolagem, passando pela corrida de decolagem e rotação ou, no caso de helicóptero, a partir do início de seu deslocamento para iniciar o voo propriamente dito, até 50 pés (15 m) acima da elevação do final da pista ou do ponto de decolagem. Esta fase inclui a operação de desaceleração e parada da aeronave no caso de descontinuar (abortar) a decolagem. Nesta fase estão incluídas as decolagens diretas e corridas de helicópteros.
<b>Descida</b>	Do início dos cheques exigidos para descida até o fixo de aproximação inicial, ou fixo de aproximação final, ou marcador externo, ou 1.500 pés sobre a elevação do final da pista, ou entrada no tráfego VFR padrão, o que ocorrer primeiro, ou até o início das fases de manobra, emprego militar ou especializada.
<b>Fases SAE</b>	Descrição não disponível na MCA 3-6. Ver Nota 7 na página 31.
<b>Indeterminado</b>	Descrição não disponível na MCA 3-6.
<b>Manobra</b>	Da conclusão dos cheques necessários à realização dos exercícios específicos, em treinamento ou não, até o seu término. Incluem-se nesta fase: os treinamentos de autorrotação, os voos de formação, as operações aéreas policiais. Não se incluem as demais fases aqui estabelecidas.
<b>Pairado</b>	Fase em que o helicóptero não está em contato com o solo, mas permanece sem deslocamento horizontal ou vertical.

---

<b>Pouso</b>	Do momento em que a aeronave entra no efeito solo, após a aproximação para pouso, até o toque com o trem de pouso, esquis ou flutuadores, ou até atingir a condição de voo pairado. Esta fase inclui o toque do helicóptero com o solo após o pairado, quando este não é precedido por uma fase de rolagem, ainda que decorrente de emergência.
<b>Subida</b>	Fase que vai do término da subida inicial ou da saída IFR até a conclusão dos procedimentos (cheques) exigidos para o nivelamento.
<b>Subida Inicial</b>	Fase do voo desde 50 pés (15 m) acima do final da pista ou do ponto de decolagem, até a primeira redução de potência prevista, ou até atingir 1.500 pés (450 m), ou até atingir o circuito de tráfego VFR, o que ocorrer primeiro. Esta fase não inclui a realização de procedimento de saída IFR.
<b>Voo a Baixa Altura</b>	Descrição não disponível na MCA 3-6.

---



**ANAC**

AGÊNCIA NACIONAL  
DE AVIAÇÃO CIVIL

