

Subgrupo Falha de Motor em Voo (SCF-PP), 18/04/2022

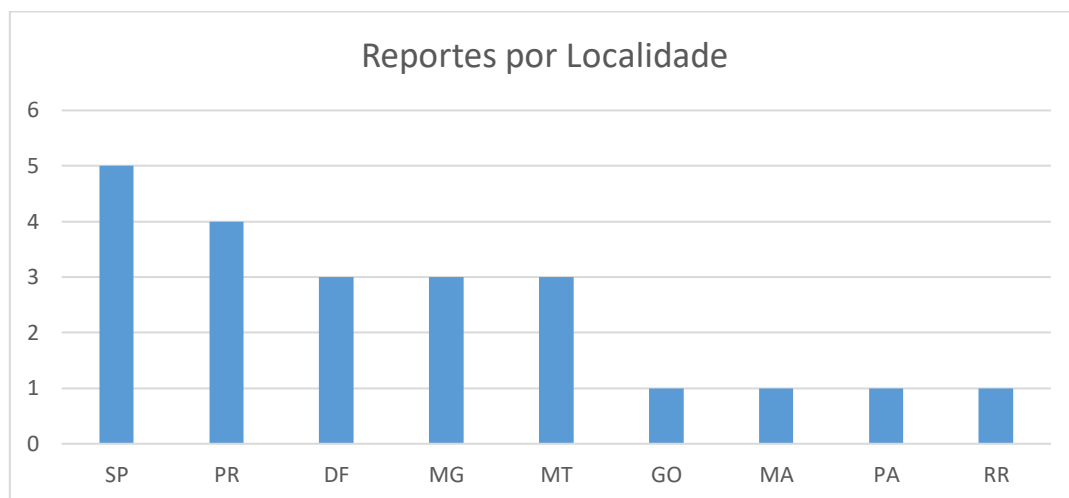
Respostas ao Formulário Falha de Motor em Voo

Segue resumo das contribuições enviadas por voluntários às questões contidas no [Formulário Falha de Motor em Voo](#). O BGAST agradece as contribuições recebidas e conta com novas contribuições.

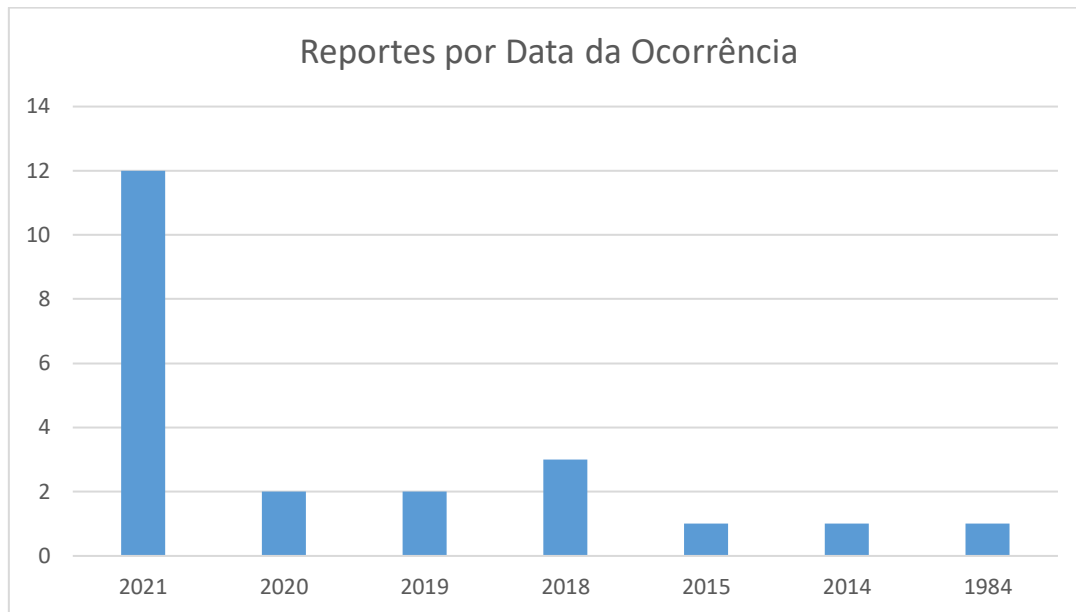
Total de Reportes (desde setembro/2021): **25**

Total de Reportes válidos (remoção de: reportes repetidos, reportes em branco, reportes não aplicáveis ao BGAST): **22**

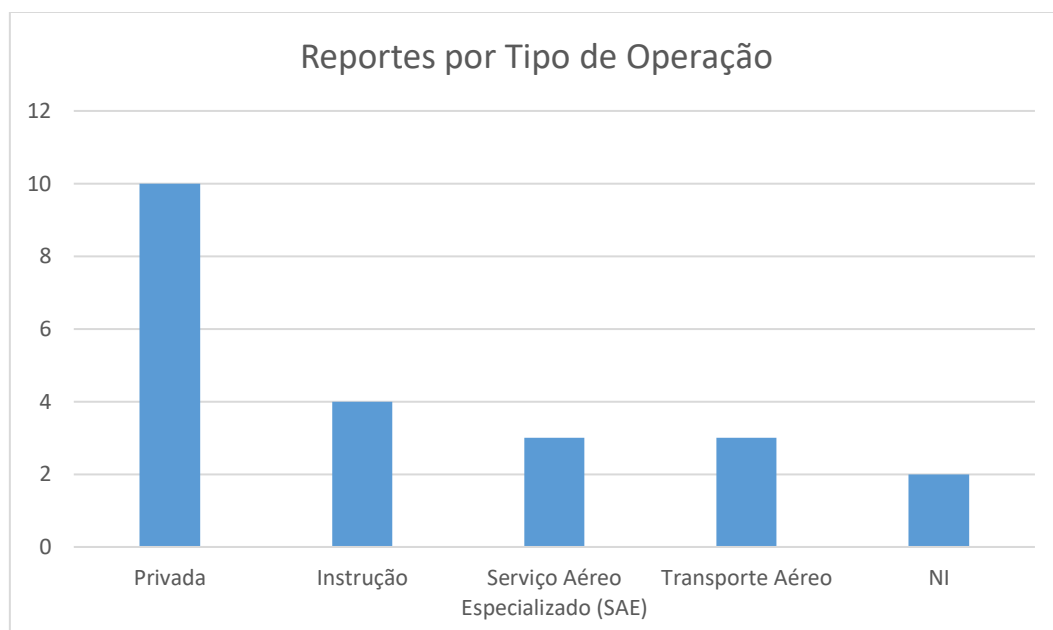
Reportes por Localidade



Reportes por Data (algumas datas das ocorrências podem ter sido confundidas com as datas dos Reportes)

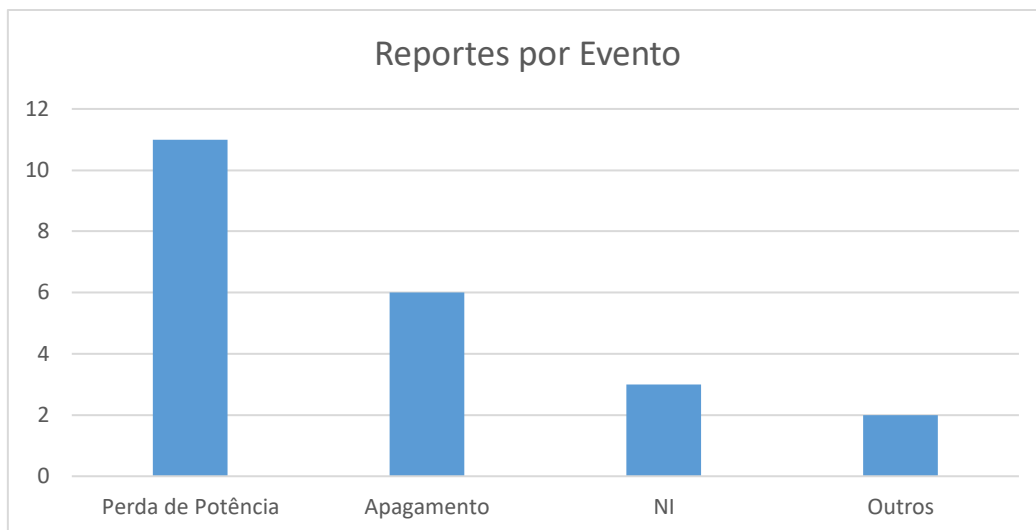


Reportes por Tipo de Operação



NI: Não Informada

Reportes por Evento



NI: Não Informada

Algumas observações:

1. A maioria dos eventos reportados refere-se à perda de potência. É importante identificar as causas da perda de potência, identificar se a causa é relativa a deficiências na operação ou manutenção. No caso de manutenção, verificar se existe tarefa de manutenção para a parte/componente/acessório do motor que causou o problema. Se existe tarefa de manutenção, verificar se ela foi executada adequadamente. Caso não exista tarefa de manutenção que possa evitar o problema, deve-se reportar o fato à ANAC.
2. Outra questão levantada nas repostas ao formulário, quando o assunto é referente ao principal motivo que leva um piloto brasileiro a não reportar ocorrência envolvendo falha de motor em voo, é sobre possível suspensão do Certificado Médico Aeronáutico (CMA). O Safety Enhancement (SE) [SE CRM/Ações Educativas-01](#), publicado pelo BGAST em 2020, traz esclarecimentos valiosos sobre as condições nas quais um CMA pode ser suspenso.