



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA						
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº		
26DEZ2009 - 02:08 (UTC)		SERIPA VII		A-504/CENIPA/2020		
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)		
ACIDENTE		[RAMP] OPERAÇÕES NO SOLO		NIL		
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS	
AERÓDROMO EDUARDO GOMES (SBEG)		MANAUS		AM	03°02'28"S	060°03'02"W

DADOS DA AERONAVE						
MATRÍCULA		FABRICANTE			MODELO	
N 2015 S		CESSNA AIRCRAFT			T210L	
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO	
PARTICULAR			TPP		PRIVADA	

PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		lleso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	1	-	-	1	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	X Leve	
Total	2	1	-	-	1	-	Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Boa Vista (SBBV), RR, com destino ao Aeródromo Eduardo Gomes (SBEG), Manaus, AM, por volta das 00h05min (UTC), a fim de realizar um voo de translado, com dois pilotos a bordo.

Após o pouso e táxi em SBEG, a aeronave estacionou no pátio do Terminal de Cargas 2. O piloto saiu da aeronave e, ao se encaminhar para a frente do monomotor, entrou no arco da hélice, a qual ainda estava girando, sendo atingido por ela. O choque contra o piloto provocou a parada imediata da hélice.

O tripulante foi atendido pela equipe de paramédicos do aeroporto e, em seguida, encaminhado para o Hospital João Lúcio, onde veio a falecer por volta das 06h40min (UTC).



Figura 1 - Aeronave no local da ocorrência.

A aeronave teve danos leves. O outro tripulante saiu ileso.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de translado dos Estados Unidos da América com destino final em Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia.

Os pilotos estavam com os Certificados de Capacidade Física (CCF) válidos e com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válidas.

Eles eram qualificados, mas não possuíam experiência no modelo da aeronave. Esse fato pode ter contribuído para a ocorrência em tela.

A aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido e estava dentro dos limites de peso e balanceamento. As escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas.

Após a realização de entrevistas sobre o acidente, o copiloto retornou para o seu país de residência (Estados Unidos da América), o que dificultou contatos posteriores para eventuais esclarecimentos.

Segundo relatos, o primeiro pouso em território brasileiro foi em SBBV e, por falta de funcionários da Receita Federal na localidade, não foram efetuados os trâmites alfandegários previstos.

A tripulação decolou com destino a SBEG, sem haver realizado os trâmites fiscais necessários e sem apresentar plano de voo.

Após o pouso e táxi em SBEG, a aeronave estacionou no pátio do Terminal de Cargas 2, onde integrantes da Receita e da Polícia Federal estavam localizados à esquerda e à frente da aeronave estacionada, aguardando o desembarque da tripulação.

O piloto desembarcou pela porta direita e, após recolher um objeto no solo, encaminhou-se na direção dos agentes da Polícia e da Receita Federal. Contudo, no percurso, foi atingido pela hélice da sua aeronave, a qual ainda encontrava-se em movimento.

A hélice impactou contra a parte superior esquerda do tronco do piloto, provocando a sua parada imediata.

O copiloto abandonou a aeronave e encaminhou-se para os agentes da Polícia Federal e da Receita Federal solicitando ajuda.

O piloto foi socorrido pela equipe de paramédicos do Aeroporto Eduardo Gomes, aproximadamente, cinco minutos após o acidente, sendo encaminhado para o Hospital João Lúcio, onde veio a falecer por volta das 06h40min (UTC).

Como a tripulação não havia efetuado os trâmites alfandegários, por ocasião da passagem por Boa Vista, é possível que eles estivessem apreensivos em relação à atitude das autoridades brasileiras, por ocasião do pouso em SBEG, Manaus.

Essa apreensão pode ter contribuído para que o piloto, com o intuito de atender às autoridades de forma imediata, não tenha executado completamente os procedimentos referentes ao corte de motor antes de deixar a aeronave.

Em tais circunstâncias, uma possível inobservância dos procedimentos previstos para o corte de motor pode ter gerado uma condição de maior risco durante o desembarque do piloto, uma vez que não houve a completa parada da hélice.

Além disso, ao parar para retirar um objeto do solo, houve uma desatenção momentânea por parte do piloto, o que concorreu para que seguisse caminhando em direção ao arco da hélice, sem perceber esse obstáculo em tempo hábil de evitar a colisão.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) os pilotos estavam com os Certificados de Capacidade Física (CCF) válidos;
- b) os pilotos estava com as habilitações de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válidas;
- c) os pilotos eram qualificados, mas não possuíam experiência no modelo da aeronave;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;

- g) a aeronave decolou dos Estados Unidos da América tendo como destino final Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia;
- h) segundo relatos, o primeiro pouso em território brasileiro foi em SBBV e, por falta de funcionários da Receita Federal na localidade, não foram efetuados os trâmites alfandegários previstos;
- i) a tripulação decolou com destino a SBEG, sem haver realizado os trâmites fiscais necessários e sem apresentar plano de voo;
- j) a aeronave estacionou no pátio do Terminal de Cargas 2 do Aeroporto Eduardo Gomes;
- k) integrantes da Receita e da Polícia Federal, localizados à esquerda e à frente da aeronave estacionada, já aguardavam o desembarque da tripulação;
- l) após o estacionamento da aeronave, com a hélice ainda girando, o piloto desembarcou pela porta direita e, após recolher um objeto no solo, encaminhou-se para os agentes da Polícia e da Receita Federal, sendo atingido pela hélice em movimento;
- m) a hélice impactou contra a parte superior esquerda do tronco do piloto, provocando a sua parada imediata;
- n) o copiloto abandonou a aeronave e encaminhou-se para os agentes da Polícia e Receita Federal solicitando ajuda;
- o) o piloto foi socorrido pela equipe de paramédicos do Aeroporto Eduardo Gomes, aproximadamente, cinco minutos após o acidente; sendo encaminhado para o Hospital João Lúcio, onde faleceu por volta das 06h40min (UTC);
- p) a aeronave teve danos leves; e
- q) o outro tripulante saiu ileso.

3.2 Fatores Contribuintes

- Atenção - contribuiu;
- Atitude - indeterminado;
- Percepção - contribuiu; e
- Pouca experiência do piloto - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

A-504/CENIPA/2020 - 01

Emitida em: 24/07/2020

Divulgar os ensinamentos colhidos na presente investigação, a fim de alertar pilotos e operadores da aviação civil brasileira sobre os riscos inerentes à movimentação de pessoas, tripulantes ou não, na área próxima do disco da hélice.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Não houve.

Em, 24 de julho de 2020.

