



# 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 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da qual o Brasil é país signatário, o propósito desta atividade não é 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 (SUMA)

#### 1. Informações Factuais

##### 1.1. Informações Gerais

##### 1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
151/A/2014	31/AGO/2014 - 14:15 (UTC)	SERIPA V	A-151/CENIPA/2014
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	COLISÃO COM OBSTÁCULOS NO SOLO	23°28'46"S	052°00'44"W
LOCALIDADE		MUNICÍPIO	UF
AERÓDROMO MARINGÁ - SBMG		MARINGÁ	PR

##### 1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-GVN	NEIVA	56-C
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclube DE ITÁPOLIS	PRI	INSTRUÇÃO

##### 1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

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

## 2. Histórico do voo

A aeronave realizaria voo de traslado do Aeródromo de Maringá, PR (SBMG), para o Aeródromo de Itápolis, SP (SDIO), com um piloto e um passageiro a bordo.

Durante a partida, realizada pelo giro manual da hélice, o Chefe dos Instrutores do Aero clube de Itápolis, que não fazia parte da tripulação, perdeu o equilíbrio e foi atingido pela hélice da aeronave.

A aeronave não teve danos.

O Chefe dos Instrutores do Aero clube de Itápolis teve ferimentos leves.



Figura 1 - Aeronave PP-GVN.

## 3. Comentários/Pesquisas

A aeronave NEIVA 56-C é de configuração simples, não possuindo partida elétrica, pois não é equipada com bateria.

Sua partida é manual, necessitando que um elemento externo e habilitado que auxilie na partida. O Chefe dos Instrutores do Aero clube de Itápolis estava apenas auxiliando na partida da aeronave, justamente por ser o instrutor mais experiente da organização.

O Chefe dos Instrutores relatou que foi realizado *briefing* a respeito dos procedimentos de partida.

Relatou, também, que foi realizada a tentativa de partida, em que se abaixa a hélice e dá-se um passo para trás, quando ocorreu o desequilíbrio, não acionando o motor, porém a hélice girou e bateu na sua coxa esquerda, provocando um corte (laceração superficial de extensão aproximada de 10 cm).

Foi atendido no local por ambulância que dava apoio ao evento (17ª Expo Aero Brasil) e, após, foi encaminhado ao Hospital Universitário Regional de Maringá, onde recebeu atendimento médico e realizou os pontos de sutura, sendo logo a seguir liberado com alta hospitalar.

Destacou que observou uma irregularidade no solo, onde acredita ter enroscado o pé e, por isso, se desequilibrado. Afirmou ter realizado esse procedimento várias vezes sem nenhuma intercorrência dessa forma.

Na Ação Inicial, verificou-se que o piso do pátio é de paralelepípedo, podendo ter contribuído para o desequilíbrio.

Além disso, foi observado que, no manual da aeronave (item 7, página 33/50), existe apenas uma figura mencionando a presença de uma pessoa habilitada à frente da aeronave para girar a hélice, mas não especifica tal procedimento detalhadamente (Figura 2).

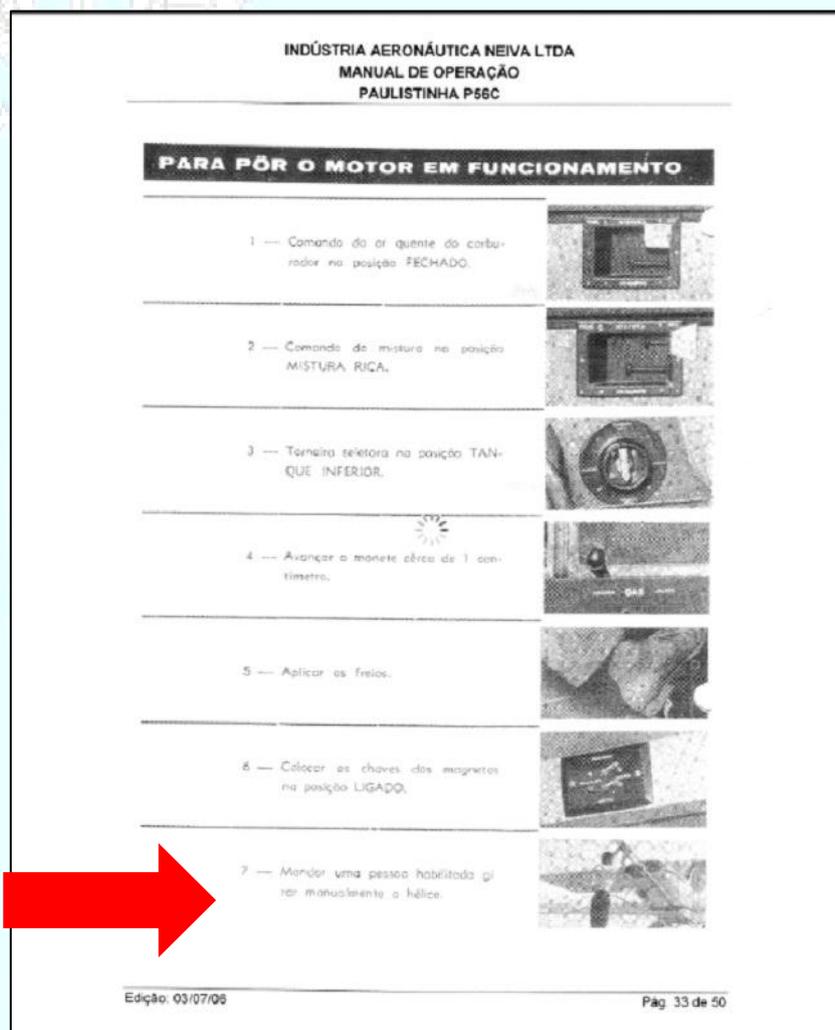


Figura 2 - Manual de Operação P-56C. |

### 3.1 Fatores Contribuintes

- Indeterminado.

### 4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o piloto estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;

- c) o piloto era qualificado e possuía 179 horas totais de voo, sendo 77 horas no modelo de aeronave;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) os serviços de manutenção foram considerados periódicos, estando as cadernetas de célula e motor atualizadas;
- g) a aeronave realizaria voo de traslado de Maringá,PR (SBMG) para Itápolis, SP (SDIO), com um piloto e um passageiro a bordo;
- h) durante a partida, realizada pelo giro manual da hélice, o chefe dos Instrutores do Aeroclube de Itápolis, que não fazia parte da tripulação, perdeu o equilíbrio e foi atingido pela hélice da aeronave;
- i) a aeronave não teve danos; e
- j) o Chefe dos Instrutores do Aeroclube de Itápolis teve ferimentos leves.

5. **Ações Corretivas adotadas**

Nada a relatar.

6. **Recomendações de Segurança**

Não há.

Em, 22 de maio de 2015.

