



CENIPA

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

Sistema de Investigação e Prevenção
de Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

CENIPA 04

| | | |
|-----------------|---|--------------------------------------|
| AERONAVE | Modelo: C-210 L Matrícula: PT-JBC | OPERADOR: Deoraci Demonico |
| ACIDENTE | Data/hora: 04 ABR 1996 Local: Mirassol D'Oeste Estado: Mato Grosso | TIPO: Acidente com Hélice |

O objetivo fundamental da investigação de acidentes é a prevenção de futuros acidentes ou incidentes. O propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade, princípio este contido no art. 3.1 do Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI, do qual o Brasil é país signatário.

Recomenda-se o seu uso para fins exclusivos da prevenção de acidentes aeronáuticos.

I. HISTÓRICO DO ACIDENTE

A aeronave iria realizar um voo, no trecho Mirassol D'oeste (MT) e Moraes de Almeida (PA), transportando um único passageiro.

Quando o avião encontrava-se alinhado na cabeceira da pista para a decolagem, o passageiro informou que estava passando mal (indisposição intestinal) e que iria descer para atender suas necessidades fisiológicas.

O piloto não teve tempo de informar que iria taxiar de volta para o pátio de estacionamento, pois o passageiro desceu rapidamente por sua porta (lado direito da aeronave), sem a autorização do tripulante, indo em direção à hélice. Foi atingido no braço esquerdo e, apesar de socorrido e levado ao hospital local, não resistiu e faleceu ao ser transferido a um segundo hospital.

A aeronave sofreu avarias leves.

II. DANOS CAUSADOS

1. Pessoais

| Lesões | Tripulantes | Passageiros | Terceiros |
|--------------|-------------|-------------|-----------|
| Fatais | -- | 01 | -- |
| Graves | -- | -- | -- |
| Leves | -- | -- | -- |
| llesos | 01 | -- | -- |
| Desconhecido | -- | -- | -- |

2. Materiais

- a. À aeronave
A aeronave sofreu danos leves.
- b. A terceiros
Não houve.

III. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

1. Informações sobre o pessoal envolvido

| | | |
|--------------------------------------|-------|--------|
| a. Horas de vôo | | PILOTO |
| Totais..... | Desc. | |
| Totais nos últimos 30 dias..... | Desc. | |
| Totais nas últimas 24 horas..... | Desc. | |
| Neste tipo de aeronave..... | 10:00 | |
| Neste tipo nos últimos 30 dias..... | Desc. | |
| Neste tipo nas últimas 24 horas..... | 02:00 | |

b. Formação

O piloto é formado pelo Aeroclube de Marília desde 1986.

c. Validade e categoria das licenças e certificados:

O piloto possuía licença de Piloto Comercial e Certificado de Habilitação Técnica classe Monomotor válido.

d. Qualidade e experiência de vôo para o tipo de missão realizada.

O piloto possuía a experiência necessária para a realização do vôo.

e. Validade da inspeção de saúde:

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física vencido.

2. Informações sobre a aeronave

A aeronave, modelo 210L e número de série 210 60048, foi fabricada pela CESSNA em 1973. O certificado de matrícula e o de aeronavegabilidade estavam válidos.

A última inspeção, do tipo IAM, foi realizada em 14 DEZ 95.

3. Exames, testes e pesquisas

Não realizado.

4. Informações meteorológicas

Nada a relatar.

5. Navegação

Nada a relatar.

6. Comunicação

Nada a relatar.

7. Informações sobre o aeródromo

O aeródromo existente na cidade de Mirassol D'Oeste é clandestino.

Possui um piso tipo cascalho, com superfície regular.

8. Informações sobre o impacto e os destroços

Não houve.

9. Dados sobre o fogo

Não houve.

10. Aspectos de sobrevivência e/ou abandono da aeronave

Nada a relatar.

11. Gravadores de Vôo

Não instalados e não requeridos.

12. Aspectos operacionais

O piloto estava operando a aeronave em aeródromo não regularizado e com o CCF vencido.

Não foi realizado, pelo piloto, nenhum briefing com o passageiro sobre segurança de embarque e desembarque.

13. Aspectos humanos

Fisiológicos

O passageiro estava com problemas intestinais (necessidade fisiológicas), que o deixou desconfortável.

Psicológico

Houve interferência de aspectos de julgamento e atenção nos procedimentos adotados pelo passageiro, uma vez que, motivado pela urgência de satisfação de uma necessidade fisiológica, o mesmo sofreu um rebaixamento de sua capacidade de avaliação crítica da situação de perigo em que se lançou, aproximando-se da hélice da aeronave em funcionamento, vindo a vitimar-se em decorrência da colisão com a mesma.

Observa-se a presença dos aspectos falta de atenção e falha da tomada de decisão, por parte do passageiro, em consequência da prevalência de uma necessidade básica de ordem fisiológica.

O aspecto falha na comunicação também aparece, visto que o piloto não foi eficaz em alertar o passageiro da inviabilidade do abandono da aeronave nas circunstâncias descritas.

14. Aspectos ergonômicos

Nada a relatar.

15. Informações adicionais

O SERAC 6 tomou conhecimento deste acidente 01 mês e três dias após a sua ocorrência.

IV. ANÁLISE

O piloto estava habilitado para realizar aquele vôo, entretanto encontrava-se com o seu Certificado de Capacidade Física vencido à época do acidente.

A pista de pouso existente na localidade de Mirassol D'oeste era clandestina.

O tripulante não realizou nenhum briefing com o passageiro sobre segurança de embarque e desembarque do avião.

Quando a aeronave encontrava-se alinhada na cabeceira da pista para a decolagem, o passageiro comunicou ao piloto que estava com "dor de barriga" e que iria descer.

O piloto não teve tempo de informar que iria taxiar de volta para o pátio de estacionamento, pois o passageiro desceu rapidamente por sua porta (lado direito da aeronave) sem a sua autorização, indo em direção à hélice.

Observa-se a presença dos aspectos de falta de atenção e falha da tomada de decisão por parte do passageiro, em consequência da prevalência de uma necessidade básica de ordem fisiológica.

V. CONCLUSÃO

1. Fatos

- a. o piloto possuía licença de Piloto Comercial, estando qualificado para o vôo;
- b. o piloto estava com o seu certificado de capacidade física vencido;
- c. a pista de pouso que estava sendo utilizada era clandestina;
- d. não houve, por parte do comandante, nenhum tipo de briefing para o passageiro com relação a segurança de embarque e desembarque;
- e. o passageiro abandonou a aeronave sem a autorização do comandante devido à uma necessidade fisiológica; e
- f. o passageiro sofreu lesões fatais;

2. Fatores contribuintes

a. Fator Humano

(1). Aspecto Fisiológico - Contribuiu

O passageiro estava com problemas intestinais

(2). Aspecto Psicológico - Contribuiu

O passageiro, devido aos problemas de ordem fisiológicas apresentados, estava psicologicamente abalado.

b. Fator Material

Não houve contribuição deste fator.

c. Fator Operacional

(1). Deficiente Doutrina de Segurança de Vôo - Contribuiu

O piloto não realizou briefing com o passageiro sobre segurança de embarque e desembarque.

(2). Indisciplina de Vôo - Contribuiu

O piloto operava a aeronave em aeródromo não regularizado e com o CCF vencido.

VI. RECOMENDAÇÕES

1. Os SERAC deverão:

- a. Incluir nas suas atividades educativas e de prevenção, temas que ressaltem a importância de um briefing de segurança aos passageiros, a fim de proporcionar um comportamento de bordo compatível com as necessidades de inteira segurança do vôo.
 - b. Informar aos proprietários e operadores sobre a necessidade de se cumprir o previsto na NSMA 3-5, de 30 Jan. 96, que trata da obrigatoriedade de comunicação de acidentes e incidentes aeronáuticos por parte dos proprietários, operadores, organizações envolvidas com a fabricação, a manutenção, a operação e circulação de aeronaves e o apoio de infra-estrutura aeronáutica.
-