

Passageiro sugado pela janela de avião: caso parecido já aconteceu com piloto, que ficou 20 minutos 'pendurado' para fora e sobreviveu

Category: GERAL,MUNDO

escrito por Maria Luiza | 11 de julho de 2026



O voo estava programado para ir de Tessalônica para o aeroporto de Memmingen, na Alemanha. Segundo a imprensa europeia, uma peça do motor se desprendeu e atingiu uma janela durante o voo

Ocorrências desse tipo na aviação comercial são muito raras, mas já aconteceram antes. O caso mais famoso é o do voo British Airways 5390, de 10 de junho de 1990.

O agravante, no caso, foi que a pessoa a ser sugada para fora da aeronave não era um passageiro, mas o próprio comandante.

Timothy Lancaster, de 42 anos, ficou cerca de 20 minutos com cabeça e todo o tronco para fora da aeronave, exposto ao vento e a temperaturas baixíssimas. Apesar disso, ele sobreviveu.

O voo 5390 era operado com um avião modelo BAC 1-11 fabricado em 1971, e ligaria a cidade inglesa de Birmingham a Málaga, na Espanha, com 87 pessoas a bordo – 81 passageiros e 6 tripulantes.

A aeronave havia subido a cerca de 5.300 metros de altitude e Lancaster retirou seu cinto de segurança. Os comissários se preparavam para iniciar o serviço de bordo.

Nesse momento, quando o comissário Nigel Ogden abriu a porta da cabine dos pilotos, ele ouviu um barulho muito forte de descompressão explosiva: era o para-brisa frontal esquerdo , do lado de Lancaster, que havia acabado de se descolar.

A cabine se encheu de uma névoa de condensação. O barulho tornava muito difícil a comunicação entre os próprios tripulantes, e mal era possível ouvir o rádio de comunicação com o controle aéreo.

Lancaster foi imediatamente projetado para fora, segurado apenas por seus joelhos, que se prenderam no painel. Livro de bordo e outros objetos voaram para fora do avião.

Ogden imediatamente agarrou a perna de Lancaster, que havia se enganchado no cinto de segurança, para que ele não se desprendesse. Coube ao copiloto, Alastair Aitchison, 39, assumir o controle do BAC 1-11 e declarar emergência.

Aitchinson controlou a aeronave, religou o piloto automático que havia se desligado e desceu o avião controladamente até uma altitude mais baixa para se contrapor à despressurização .

O controle aéreo não entendeu, a princípio, a natureza do incidente, e Aitchinson não conseguia ouvir os controladores.

Ogden precisava exercer muita força para segurar o comandante. Em dado momento, outros dois comissários assumiram a tarefa. O copiloto finalmente conseguiu ouvir as instruções do controle aéreo para pousar no aeroporto de Southampton, o que ocorreu 22 minutos após a quebra da janela.

Até o pouso, não se sabia se Lancaster estava vivo ou morto. Os esforços para impedir que ele se soltasse eram baseados na esperança de que ele sobrevivesse, mas também para que seu

corpo não batesse contra o motor ou o estabilizador traseiro, o que poderia derrubar o avião.

Lancaster estava vivo. Ele foi resgatado com fraturas no braço e pulso direitos, além de queimaduras de frio. Seu blazer e camisa haviam sido arrancados pela força do vento.

Ogden também não passou incólume, com queimaduras e um ombro deslocado. Todos os outros ocupantes da aeronave desembarcaram sem ferimentos.

O comandante voltou à ativa e continuou pilotando até sua aposentadoria, em 2008. Já o comissário sofreu de transtorno de estresse pós-traumático e deixou de voar em 2001.

A investigação apontou que, durante um ciclo de manutenção, os parafusos usados para fixar o para-brisa no lugar foram trocados por outros com um diâmetro menor, que não suportaram a carga imposta pela diferença de pressão entre o ambiente interno e externo.

Um outro caso envolvendo a descompressão da cabine ocorreu em 2005. Trata-se do voo Helios 522, que, ao contrário dos casos da British e da Ryanair, não tiveram final feliz.

Após a perda de pressão, passageiros e tripulação ficaram inconscientes em pleno ar, até o avião se chocar contra montanhas na Grécia – mesmo país onde o incidente da última sexta-feira ocorreu.

Fonte: g1 e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso
11/07/2026/07:29:09

O formato de distribuição de notícias do [Jornal Folha do Progresso](#) pelo celular mudou. A partir de agora, as notícias chegarão diretamente pelo formato Comunidades, ou pelo canal uma das inovações lançadas pelo WhatsApp. Não é preciso ser assinante para receber o serviço. Assim, o internauta pode ter, na palma da mão, matérias verificadas e com

credibilidade. Para passar a [receber as notícias](#) do Jornal Folha do Progresso, clique nos links abaixo siga nossas redes sociais:

- [Clique aqui e nos siga no X](#)
- [Clica aqui e siga nosso Instagram](#)
- [Clique aqui e siga nossa página no Facebook](#)
- [Clique aqui e acesse o nosso canal no WhatsApp](#)
- [Clique aqui e acesse a comunidade do Jornal Folha do Progresso](#)

Apenas os administradores do grupo poderão mandar mensagens e saber quem são os integrantes da comunidade. Dessa forma, evitamos qualquer tipo de interação indevida. Sugestão de pauta enviar no e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com.

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp [\(93\) 98404 6835](#)– (93) 98117 7649.

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: [-93- 984046835](#) (Claro)
- Site: www.folhadoprogresso.com.br e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com/ou e-mail: adeciopiran.blog@gmail.com

[Cassinos no exterior: mudanças positivas e lições para o Brasil](#)