

Avião monomotor Piper PA-32 colide no solo de área urbana de Erechim (RS), junto do aeródromo da cidade, após pane de motor numa arremetida, em 25.02.23

Fonte: g1, nd+ e rbs direct - 08/02/2023

Um avião monomotor caiu, no final da tarde (por volta de 18:30) do dia 08 (fev., uma quarta), em Erechim, no noroeste-norte do Rio Grande do Sul.

O acidente foi no centro urbano de Erechim, junto do aeroporto, nas proximidades da avenida Caldas Júnior, no bairro Frinape. Os bombeiros foram acionados para atender a emergência, para socorro dos ocupantes, além de conter um princípio de incêndio no local da queda.

Segundo o Corpo de Bombeiros Militar (CBM), os quatro ocupantes não se feriram. Os ocupantes teriam recusado socorro médico, saindo caminhando do local.

Conforme o CBM, o avião bateu em postes da rede elétrica, o que provocou um princípio de incêndio, antes de colidir no solo junto a um imóvel (uma edificação de dois andares, de esquina). Os danos à rede elétrica causaram a falta de energia em 53 domicílios.



<https://static.ndmais.com.br/2023/02/328270559-545379204323037-8745793543060399444-n-800x600.jpg>



<https://static.ndmais.com.br/2023/02/323409645-1348806492569949-6446843697039254916-n-800x450.jpg>



<https://www.rbsdiret.com.br/imagesrc/36158029.jpg?w=700&rv=2-10-05&safari>



<https://www.rbsdirect.com.br/imagesrc/36158022.jpg?w=700&rv=2-10-05&safari>



<https://www.rbsdirect.com.br/imagesrc/36158023.jpg?w=700&rv=2-10-05&safari>



[https://s2.glbimg.com/xuhEJgu1LxmkM1PpXgUASGpF4tc=/0x0:1075x602/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/O/b/SS2rmTS4OO3buYbVkjZQ/aviao-erechim.png](https://s2.glbimg.com/xuhEJgu1LxmkM1PpXgUASGpF4tc=/0x0:1075x602/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/O/b/SS2rmTS4OO3buYbVkjZQ/aviao-erechim.png)

Atualização: o CENIPA listou a ocorrência no painel SIPAER como acidente de falha de motor em voo.

Conforme súmula factual inicial, no dia 08, o monomotor Piper PA-32-301 (*Cherokee Six*) de matrícula PR-FKJ decolou do aeródromo AAGV - Associação Aerodesportiva de Getúlio Vargas (SWGL), no município de Getúlio Vargas, no RS, por volta de 21:00Z (18:00LT) com destino do aeródromo de Erechim (SSER), neste município do RS, em voo do transporte privado, com quatro ocupantes (sendo três passageiros e um piloto). Às 21:40Z (18:40LT), após realização de toque e arremetida no destino em Erechim (SSER), ocorreu a perda de potência do motor e o avião colidiu contra um poste de média tensão e, na sequência, com o terreno. O avião teve danos substanciais, mas os quatro ocupantes saíram ilesos. Houve danos materiais a terceiros.

Os trabalhos relativos à ocorrência pelo CENIPA estão em andamento, o avião tendo sido retido pelo CENIPA no tocante da sua investigação.

Informações complementares: o avião acidentado é o Piper PA-32-301XTC (*Cherokee Six – TurboCharged*) de matrícula PR-FKJ, registro de produção sn 3255001 e ano de fabricação 2003.

O avião tem proprietário e operador mesma Pessoa Física, sendo registrado na categoria do transporte privado. De classe “pouso/motor convencional”, o avião é aprovado para até cinco passageiros e MTOW 1.633 kg, para operação IFR diurno/noturno. O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) foi emitido em outubro de 2015, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) tem validade até janeiro de 2024 (sendo recente a IAM).

Anteriormente, o avião teve registro no EUA, com matrícula N326XT (com motorização Lycoming TIO-540-AH1A).

Em 26/03/2006, o avião envolveu-se em um acidente de pouso no Aeroporto Internacional Key West (KEYW), na Flórida (EUA), em voo procedente do Aeroporto Municipal de Venice (KVNC), também na Flórida, com dois ocupantes. No horário de 11:20LT, no pouso, o avião escapou da pista, resultando a quebra do trem de pouso dianteiro.

O avião decolou de Venice por volta de 10:00LT, para um vôo do transporte privado (PART-91) em regra VFR, sem apresentação de Plano de vôo.

Ao momento do pouso em Key West, prevaleciam condições meteorológicas VMC.

No depoimento, o piloto (detentor de Licença de Piloto Privado) disse que o pouso na pista 09 se deu em condição de vento norte “de 10 KT ou mais, com muita rajada”. Quando o trem de pouso contactou a pista, segundo relato do piloto o ‘nariz’ do avião “se levantou inesperadamente” e o avião se guinou para a esquerda. “A aeronave então desviou bruscamente para a esquerda e saiu da lateral da pista”, disse o piloto. Na saída da pista, o trem de pouso dianteiro quebrou, quando do contato piso de cascalho da área adjacente da pista. O avião teve danos substanciais. O piloto reconheceu que deveria ter efetuado “melhores correções de vento e apontado a aeronave diretamente para a pista”.

Boletim meteorológico de observação de superfície obtido no Aeroporto Internacional de Key West às 11:31, ou aproximadamente 11 minutos após o acidente, registro vento de 350° graus de 15 KT, sem nenhum reporte de rajada.

O NTSB determinou como “Causa Provável” para o acidente a falha do piloto em manter o controle direcional durante a rolagem de pouso com vento cruzado, resultando no colapso do trem de pouso do ‘nariz’.

Ao momento da ocorrência, o piloto detinha experiência de vôo total de 159 horas, sendo 34 horas no modelo do acidente, com experiência recente de 74 nos últimos 90 dias, 17 horas nos últimos 30 dias.

Relatório NTSB:

<https://data.nts.gov/carol-repge/api/Aviation/ReportMain/GenerateNewestReport/63437/pdf>

Informações complementares: o vôo foi de Getúlio Vargas/aeródromo privado AAGV - Associação Aerodesportiva de Getúlio Vargas (SWGL), para Erechim/aeródromo público (SSER), a cerca de 13 MN a NW.

No dia 08, o Pôr do Sol oficial foi às 22:19Z (19:19LT) nos dois aeródromos. A ocorrência foi registrada no horário de 21:00Z (18:00LT).

Erechim/aeródromo público (SSER) dista cerca de 35 MN ao norte de Passo Fundo (SBPF) e 150 MN a NW de Porto Alegre (SBPA), e a 38 MN a SE de Chapecó (SBCH), em SC.

Boletins METAR de Passo Fundo (SBPF) – a 35 MN ao sul, em elevação de 2.380 pés – e de Chapecó (SBCH), em SC – a 38 MN ao norte, em elevação de 2.146 pés – mostram que os dois aeródromos tinham boa condição meteorológica, sem vento de significado para operação, visibilidade de 10 km ou superior, sem Teto ou nuvens com baixa altura, com temperatura elevada da ordem de 30°C e pressão atmosférica elevada (para altitude de cerca de 2.000 pés, em 1.011/1.012 hPa)

METAR SBCH 082000Z 32005KT 9999 FEW030 FEW040TCU 32/15 Q1013=

METAR SBPF 082000Z 35002KT 9999 SCT040 SCT080 30/16 Q1012=

METAR SBCH 082100Z 29004KT CAVOK 31/14 Q1012=

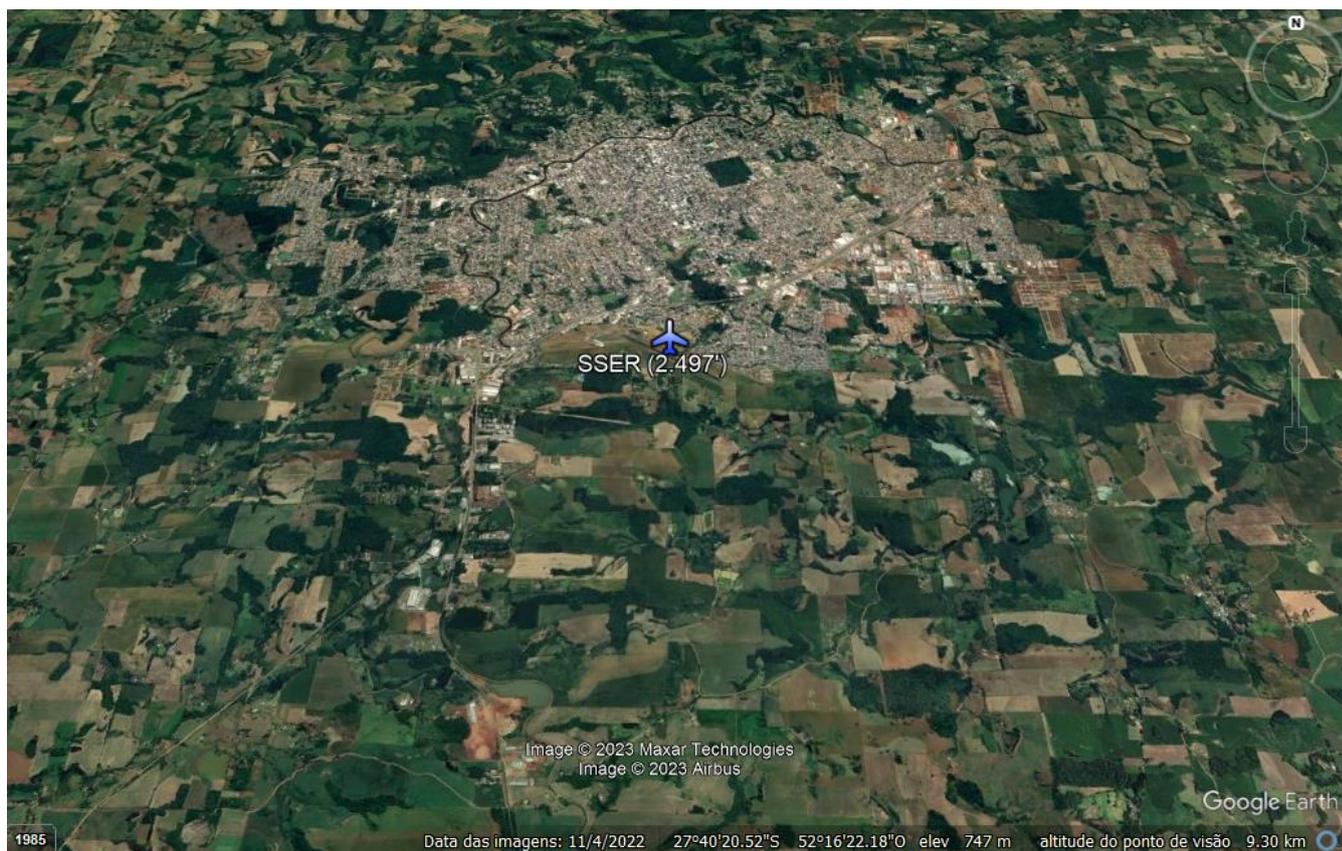
METAR SBPF 082100Z 36003KT 9999 FEW040 29/16 Q1011=

METAR SBCH 082200Z 00000KT CAVOK 31/14 Q1011=

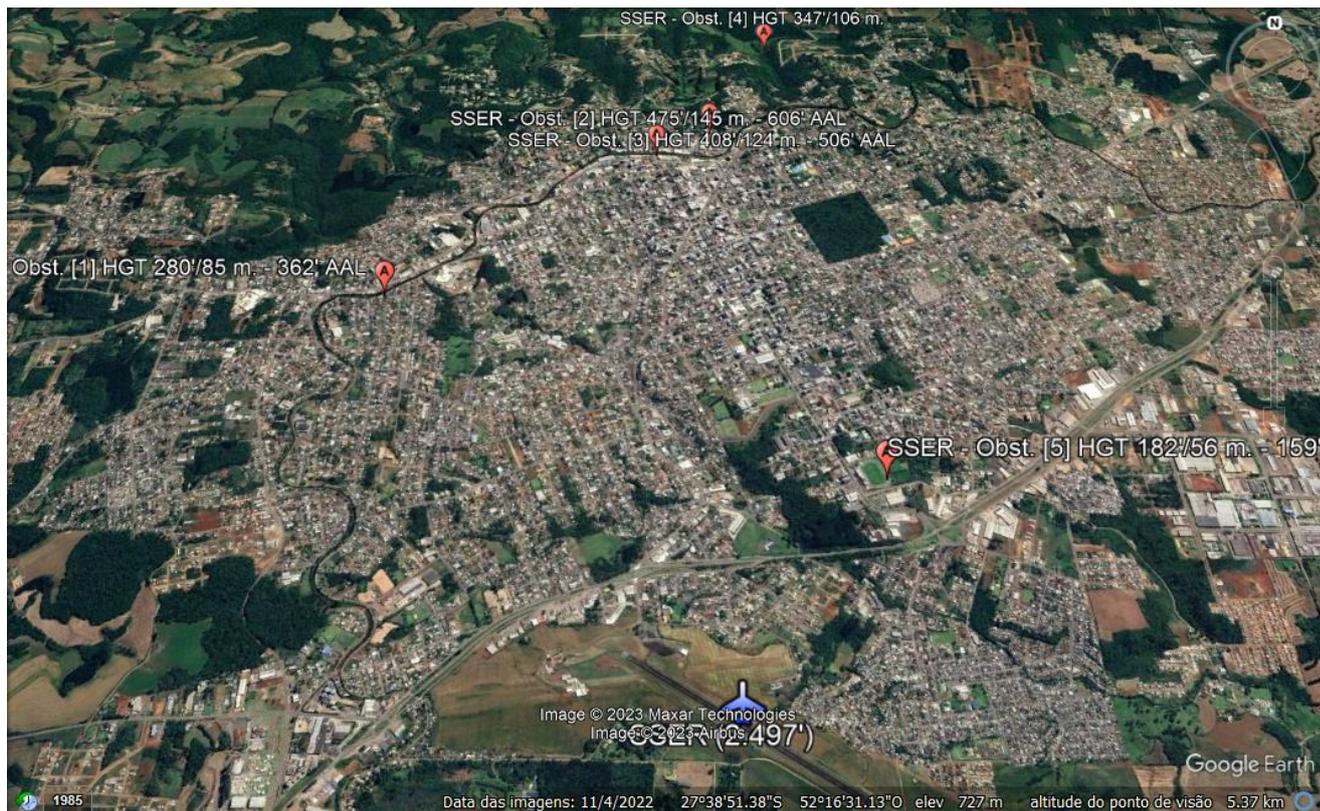
METAR SBPF 082200Z 00000KT 9999 FEW030 27/15 Q1012=

Em elevação de 2.182 pés, o aeródromo privado AAGV - Associação Aerodesportiva de Getúlio Vargas (SWGL) tem pista (12/30) de 18 x 900 m. de grama, com piso com resistência admissível para aeronaves de até 5.700 kg, para operação de voo VFR diurno.

No setor sul do centro urbano, em elevação de 2.497 pés, o aeródromo público de Erechim (ARP 27°39'48"S/052°16'19"W) tem pista (14/32) de 30 x 1.280 m. de asfalto, com resistência de pavimento PCN 11, para operação de voo VFR diurno/noturno, com a pista sendo dotada do sistema de balizamento básico (luzes de extremidades de pista, das laterais da pista a cada 60 m. e de *taxiway*). A faixa de pista é de 80 x 1.400 m., a cabeceira 14 está em elevação 2.508 pés, a cabeceira 32 à elevação de 2.467 pés (12,6 m./41 pés com relação à elevação no ARP), uma diferença entre cabeceiras de 12,6 m. (estes dados sugerindo um declive em cerca da metade da pista pelo lado da cabeceira 32).



ROTAER informa a existência de Obstáculos de Aeródromo de cinco antenas, com os seguintes dados:



[1] - antena de altura de 280 pés (85 m.), distante 2,564 km (1,38 MN) da cabeceira 14 no Azimute 328°, ou com locação estimada de 27°38'26,8\"S/052°17'29,3\"W, no ponto do través com separação do eixo (estendido) de 1,03 km (0,59 MN) transversalmente e à distância da cabeceira (no eixo estendido – long.) de 2,32 km (1,25 MN).

Como uma estimativa, considerando elevações dos pontos dos obstáculos (pelo aplicativo Google Earth), o topo da antena eleva-se 362 pés (110 m.) AAL.

[2] - antena de altura de 475 pés (145 m.), distante 3,434 km (1,85 MN) da cabeceira 14 no Azimute 002°, ou com locação estimada de 27°37'46,0\"S/052°16'34,5\"W, no ponto do través com separação do eixo (estendido) de 2,94 km (1,59 MN) transversalmente e à distância da cabeceira (no eixo estendido – long.) de 120 m.

Como uma estimativa, considerando elevações dos pontos dos obstáculos (pelo aplicativo Google Earth), o topo da antena eleva-se 606 pés (185 m.) AAL.

[3] - antena de altura de 408 pés (124 m.), distante 3,701 km (2,00 MN) da cabeceira 14 no Azimute 007°, ou com locação estimada de 27°37'38,2\"S/052°16'22,2\"W, no ponto do través com separação do eixo (estendido) de 3,33 km (1,80 MN) transversalmente e à distância da cabeceira (no eixo estendido – long.) de 1,62 km (0,88 MN).

Como uma estimativa, considerando elevações dos pontos dos obstáculos (pelo aplicativo Google Earth), o topo da antena eleva-se 506 pés (154 m.) AAL.

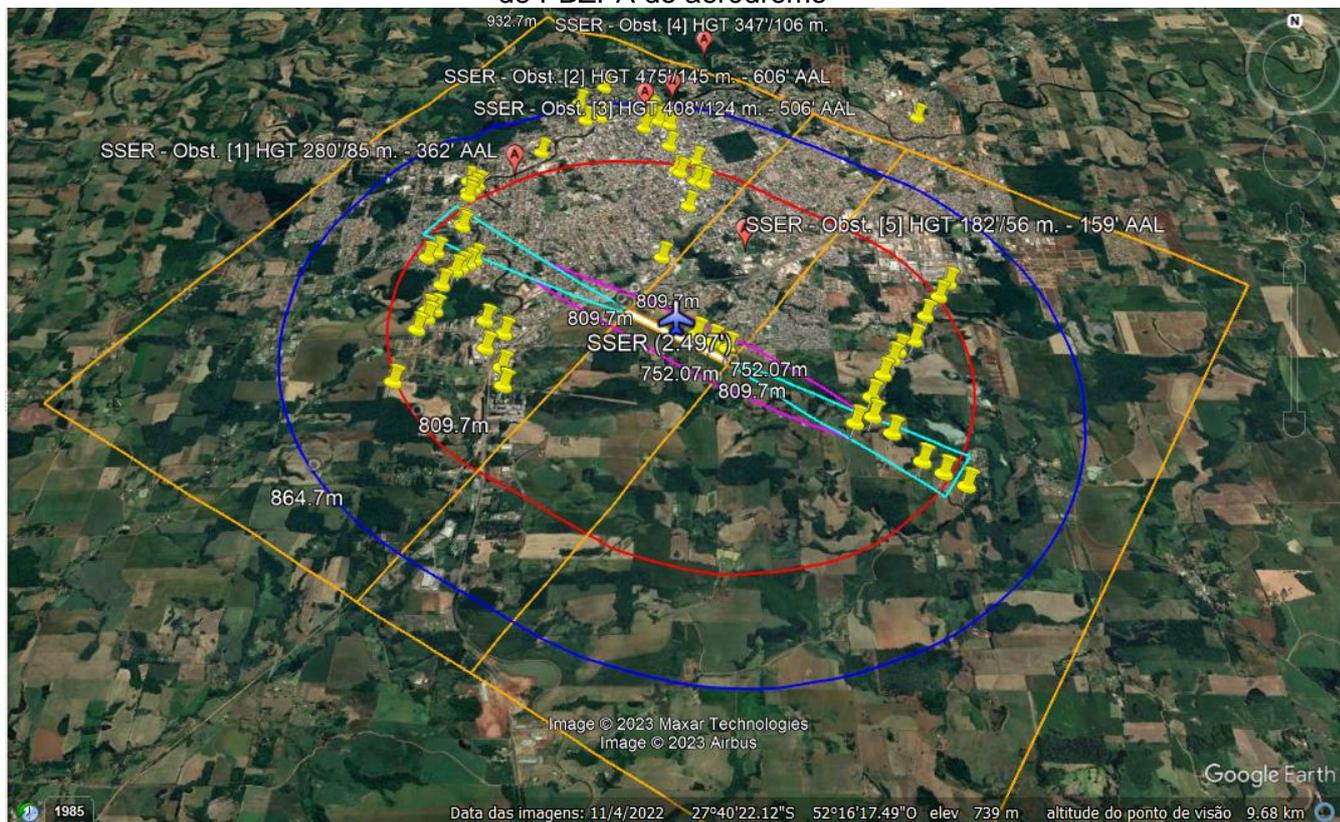
[4] - antena de altura de 347 pés (106 m.), distante 3,059 km (1,65 MN) da cabeceira 14 no Azimute 016°, ou com locação estimada de 27°37'1,6\"S/052°16'7,3\"W, no ponto do través com separação do eixo (estendido) de 2,93 km (1,58 MN) transversalmente e à distância da cabeceira (no eixo estendido – long.) de 890 m. (0,48 MN).

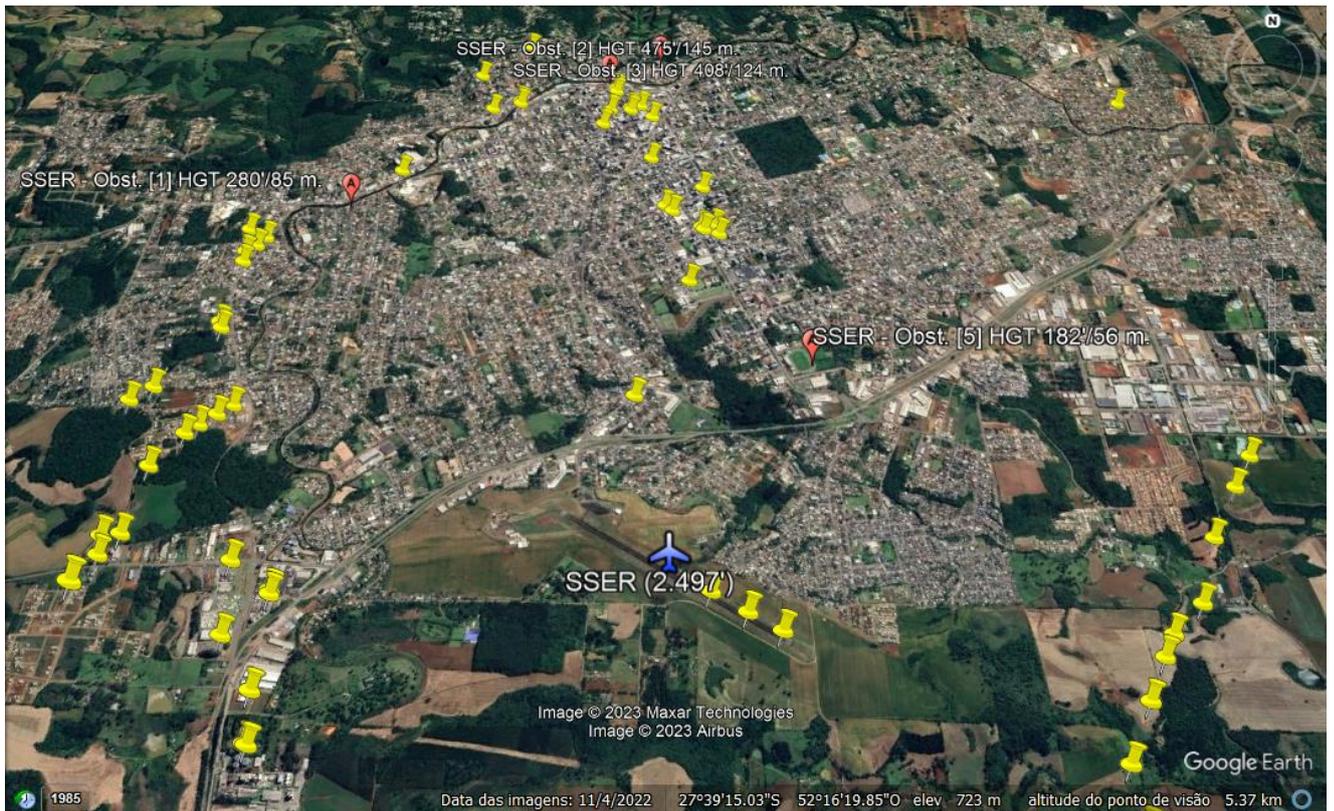
[5] - antena de altura de 182 pés (56 m.), distante 1,064 km (0,57 MN) da cabeceira 14 no Azimute 037°, ou com locação estimada de 27°39'5,7\"S/052°15'51,3\"W, no ponto do través com

separação do eixo (estendido) de 1,6 km. (0,86 MN) transversalmente e à distância da cabeceira (no eixo estendido – long.) de 112 m. – portanto, quase o través da cabeceira 14 a norte.

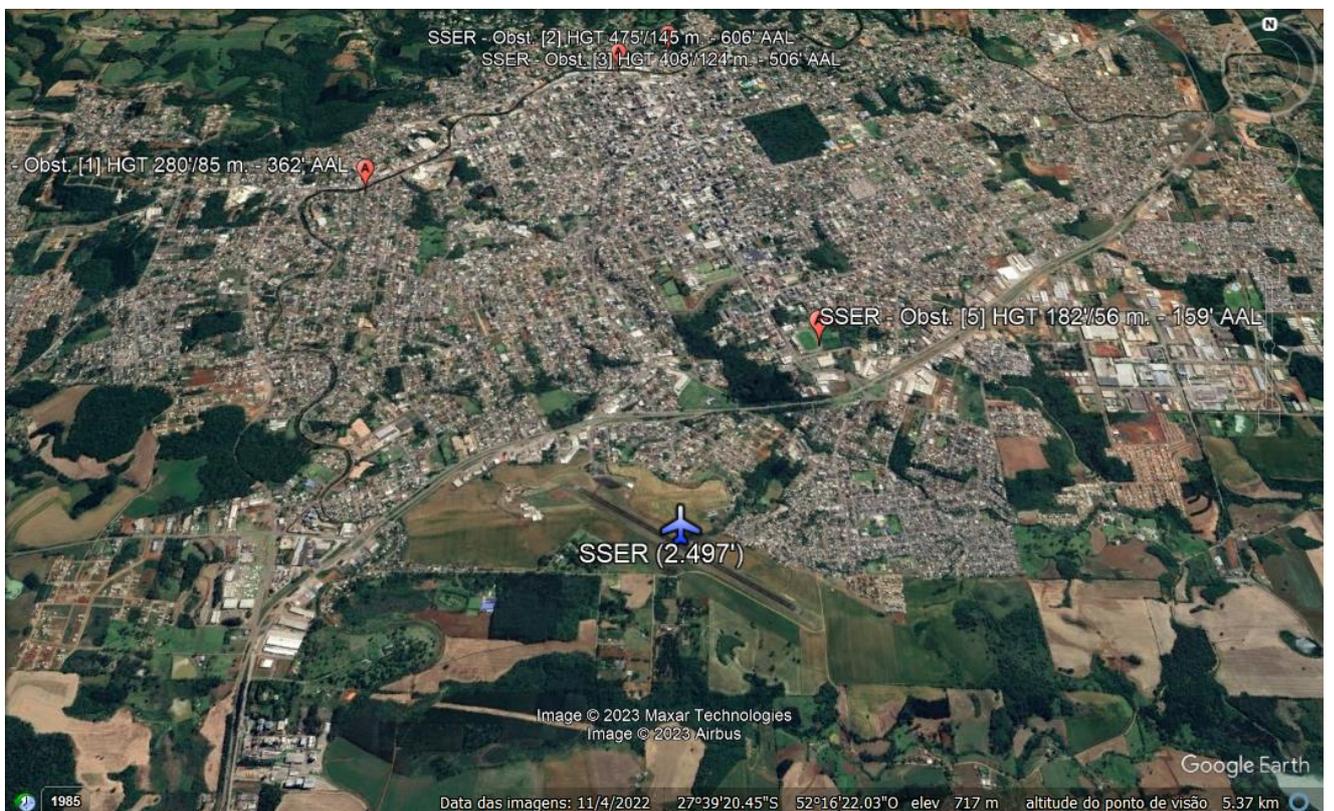
Como uma estimativa, considerando elevações dos pontos dos obstáculos (pelo aplicativo Google Earth), o topo da antena eleva-se 159 pés (49 m.) AAL

Imagens com superposição dos Obstáculos de Aeródromos, OPEAs e Superfícies de controle de PBZPA do aeródromo





Em consequência dos obstáculos (com antenas listadas, basicamente, com locação a norte-nordeste a partir da cabeceira 14), o circuito de tráfego de aeródromo é compulsoriamente (cf. ROTAER) “pelo setor oeste (setor W) da pista”, valendo a regra geral de altitude mínima de circuito de tráfego à 1.000 pés, ou 1.500 pés AAL (3.497 pés, ou 3.997 pés, MSL).



O acidente foi nas proximidades da avenida Caldas Júnior, no bairro Frinape; o trevo Frinape (na confluência entre as estradas RS-211, RS-135/Av. Caldas Júnior e a BR-480) dista 1 MN a oeste do aeródromo, ou 03 MN a SW-W da cabeceira 14. Imagens do ponto da colisão do avião em solo sugerem ponto a cerca de 0,8 MN a oeste da cabeceira 14, próximo do trevo.

