

Agrícola Piper PA-25-235 “Pawnee” tem falha de motor em aproximação após missão de pulverização e pousa forçado em bananal em Corupá/SC, em 29.03.23

Fonte: g1 – 21/03/2023

No dia 21, por volta de 10:40LT (13:40Z), o monomotor agrícola Piper PA-25-235 “Pawnee” de matrícula PT-BII (registro de produção sn 25-4834), operado pela Aero Agrícola Caiçara, sofreu acidente em Corupá, no norte de Santa Catarina, com pouso forçado numa plantação de banana.



[https://s2.glbimg.com/IDD2hNRH5ZNVAC0x3EjwSSQVi1c=/0x0:1080x523/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/o/u/ZaWEBuS0GNy9dF6gfBHQ/aviao-corupa.jpeg](https://s2.glbimg.com/IDD2hNRH5ZNVAC0x3EjwSSQVi1c=/0x0:1080x523/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/o/u/ZaWEBuS0GNy9dF6gfBHQ/aviao-corupa.jpeg)



[https://s2.glbimg.com/55eLSdP3N9gBKWIw0w8HcXJgJq0=/0x0:1080x527/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/K/h/gNqUIZTUCJXHAGwvmtQ/aviao-corupa-2.jpeg](https://s2.glbimg.com/55eLSdP3N9gBKWIw0w8HcXJgJq0=/0x0:1080x527/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2023/K/h/gNqUIZTUCJXHAGwvmtQ/aviao-corupa-2.jpeg)

Quando chegaram ao local, os bombeiros encontraram o piloto andando. A equipe dos bombeiros fez uma avaliação e constatou que o piloto não tinha ferimentos visíveis. Segundo os socorristas, o piloto recusou atendimento médico.

O piloto (47 anos) declarou para a polícia local que estava numa missão de pulverização da plantação e no regresso, para pousar, houve a perda de potência do motor.

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

Conforme a súmula factual inicial, o avião Piper PA-25-235 “Pawnee” de matrícula PT-BII decolou de área de pouso para uso agrícola (APUA), “Aeroporto Agrícola Corupá” (ZZZZ), no município de Corupá, aproximadamente às 13:00Z (10:00LT), para um voo de aplicação de defensivos agrícolas, com o piloto. Em retorno, no circuito de tráfego, às 13:30Z (10:30LT). o piloto sentiu fortes vibrações na aeronave, seguido de perda de potência e realizou pouso em campo não-preparado. O avião sofreu danos substanciais, o piloto escapou ileso.

Os trabalhos do CENIPA relativos à ocorrência estão em andamento, o avião tendo sido liberado para o operador no tocante da investigação aeronáutica.

Corupá (centro urbano) dista cerca de 23 MN a sudoeste de Joinville (SC), 31 MN a noroeste-norte de Blumenau (SC), e apenas 9 MN a noroeste de Jaguará do Sul (SC). Corupá está um vale a 75 m. (245 pés) de altitude em região elevada, com elevações em carta WAC de 3.800 pés ao norte, 3.050 pés ao sul e 3.400 pés a oeste. O aeródromo privado “Vale Europeu” (SJVL), em Guramirim (centro a 13 MN a SE do centro de Corupá), a cerca de 20 MN a leste, está em elevação de 39 pés.

Conforme RAB, o avião pertence e é operado Aero Agrícola Caiçara, sendo registrado na categoria de do transporte de Serviço público Aéreo Especializado (SAE)/Aeroagrícola, com último registro de compra/transferência em junho de 1983. O avião (registro de produção sn 25-4834) foi fabricado em 1968; é aprovado para MTOW de 1.315 kg e para operação com etanol, sem passageiro, para voo VFR diurno. O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) foi emitido em dezembro de 2014, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) tem validade até agosto.

A Aero Agrícola Caiçara é uma empresa aérea de serviço Aeroagrícola, aprovada pelo regulamento RBAC-137, com sede em Santos/SP. A empresa tem autorização para operações de Aplicação de líquidos (*Application of liquids*), de Aplicação de sólidos (*Application of solids*) e de Povoamento de águas (*Fish Stocking*); é autorizada a operar os modelos Piper “Pawnee” PA-25-235 e PA-25-260.

A linha Piper PA-25 “Pawnee” tem as variantes:

- 1 - PA-25-235 “Pawnee B” - equipado com um motor de seis cilindros Lycoming O-540-B2B5, de 235 HP, e com uma tremonha maior (do -150) e uma carga máxima de 1.200 lb (544 kg).
- 2 - PA-25-235/PA-25-260 “Pawnee C” - versão melhorada do modelo “B” com motorização Lycoming O-540 de 235 HP e de 260 HP, podendo utilizar uma hélice de passo fixo ou de velocidade constante.
- 3 - PA-25-235/PA-25-260 “Pawnee D” – variantes com tanques de combustível na asa e ailerons e flapes cobertos com metal. A partir de 1980, passou a ser designado simplesmente PA-25-235 “Pawnee”.

O avião sofreu um acidente em 31/01/2011, no horário de 09:30Z, na localidade de Miracatu (SP), a cerca de 65 MN a SW de São Paulo (entre Juquiá e Peruíbe, no litoral). O avião decolou da pista da Fazenda Bananal, em Miracatu, para um voo de pulverização, com o piloto. No voo, o piloto sentiu forte vibração na empenagem da aeronave, e na incapacidade de manter voo nivelado o piloto optou por pouso de emergência numa rodovia próxima – a SP-193. No pouso (na rodovia), a asa direita impactou uma placa de trânsito, levando à perda de controle do avião que acabou saindo da pista e “pilonando” em terreno de mato em desnível lateral a pista de rolamento com acostamento da rodovia. O avião teve danos substanciais na fuselagem, nas asas, na empenagem, no motor e no trem de pouso; o piloto saiu ileso.



Figura 1 - Situação da aeronave após a ocorrência.



Figura 2 - Croqui do local da ocorrência. |

Com base nos resultados obtidos durante a desmontagem do motor, foi verificado que o eixo de manivelas estava fraturado na região dos contrapesos. O eixo foi encaminhado para análise em uma empresa de manutenção homologada no cumprimento de IS - Instrução de Serviço (*SI - Service Instruction*) 1143B, da fabricante de motor Lycoming, tendo sido nesta inspeção constatado que o PN dos contrapesos instalados não era o previsto para o modelo do motor.

A IS - Instrução de Serviço (*SI - Service Instruction*) 1143B, da Lycoming, trata da retificação das buchas dos contrapesos. A não observância dos procedimentos previstos nessa Instrução de Serviço pode levar a severos danos no motor ou falha de suas partes e, conforme os termos da referida Instrução, torna os contrapesos ineficientes em absorver as vibrações geradas pelo motor.

A pesquisa nos registros de manutenção da última revisão geral do motor, no curso da investigação do acidente pelo CENIPA, não encontrou o registro de cumprimento da IS - Instrução de Serviço (*SI - Service Instruction*) 1143B, da Lycoming.

O acidente foi categorizado por “falha de sistema/componente”.