

Baron 58 sofre acidente em pouso em Birigui (SP), em 19.03.24

No último dia 04 (2ª), à tarde, um avião bimotor Beechcraft *Baron 58* sofreu acidente no aeródromo (privado) “Aeroclube de Birigui”/Cmte. Munir Djabak (SJWQ), em Birigui (SP).



Fonte: g1 - 04/03/2024 (de arquivo pessoal)

<https://g1.globo.com/sp/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2024/03/04/aviao-bimotor-cai-no-interior-de-sp-piloto-fugiu.ghtml>

Com base em relato da Polícia Militar na localidade, o avião “de matrícula PR-NIB” acidentou-se “a poucos metros de distância, próximo de uma oficina”, e o piloto evadiu-se. Nada irregular foi encontrado no interior da aeronave. A polícia informou foi informada do acidente no aeródromo por volta de 17:17 e, chegando no local na sequência, encontrou o avião acidentado numa das laterais da pista.

A suspeita da polícia é que o avião seria usado para buscar droga no Paraguai.

A Polícia Federal foi acionada para investigar o caso.

O CENIPA informou que foi notificado e que seus técnicos serão destacados e despachados para fazer a perícia aeronáutica - iniciando a investigação com a etapa de "Ação Inicial" - quando são utilizadas técnicas específicas, conduzidas por pessoal qualificado e credenciado que realiza a coleta e a confirmação de dados, a preservação dos elementos da investigação, a verificação inicial de danos causados à aeronave, ou pela aeronave, e o levantamento de outras informações necessárias à investigação.

O aeródromo (privado) "Aeroclube de Birigui"/Cmte. Munir Djabak (SJWQ), em Birigui (SP), dista cerca de 245 MN a noroeste de São Paulo (SBMT), e a 8 MN a sudeste de Araçatuba/SP (SBAU). E 56 MN a SW de São José do Rio Preto/SP (SBSR), 63 MN a NW de Marília/SP (SBML), 85 MN a nordeste de Presidente Prudente/SP (SBDN) e 82 MN a sudeste de Três Lagoas/MS (SBTG) e 250 MN a sudeste de Campo Grande/MS (SBCG). O aeródromo está na FIR Brasília (SBBS), área de jurisdição do CINDACTA-I, mas próximo da divisa com a FIR Curitiba (SBCW) - a oeste -, em área de Espaço Aéreo inferior Classe G.

O "Aeroclube de Birigui"/Cmte. Munir Djabak (SJWQ) está em elevação de 1.339 pés, com pista 13/31 de 18 x 900 m., de asfalto (com resistência de pavimento para aeronaves com até 5.000 kg). O aeródromo é aprovado para operação de voo VFR diurno.



Os aeródromos de referência de Araçatuba/SP (SBAU) - a 1,358 pés, a 8 MN a NW -, e de São José do Rio Preto/SP (SBSR) - a 1.785 pés, 56 MN a NE -, de Marília/SP (SBML) - 63 MN a SE -, de Presidente Prudente/SP (SBDN) - a 1.483 pés, 85 MN a SW - e Três Lagoas/MS (SBTG) - a 1.060 pés, 82 MN a NW -, tiveram tempo muito bom durante a tarde do dia 04, com visibilidade "ilimitada" (10 km ou superior), céu com base de nuvens a partir de 3.000 pés (sem Teto), vento fraco e elevada temperatura ambiente e alta pressão atmosférica.

METAR SBSR 041500Z 26006KT 9999 SCT040 34/15 Q1014=
 METAR SBML 041500Z - não localizado base de dados REDEMETS
 METAR SBDN 041500Z 31004KT CAVOK 35/16 Q1014=
 METAR SBTG 041500Z 08006KT 9999 SCT035 36/17 Q1012=
METAR SBAU 041500Z - não localizado base de dados REDEMETS

METAR SBSR 041600Z 03006KT 9999 SCT040 34/14 Q1013=
 METAR SBML 041600Z - não localizado base de dados REDEMETS
 METAR SBDN 041600Z 33004KT CAVOK 35/17 Q1013=
 METAR SBTG 041600Z 07005KT 9999 SCT035 36/18 Q1012=
SPECI SBAU 041641Z 24008KT 9999 FEW040 35/17 Q1011=

METAR SBSR 041700Z 30004KT 9999 SCT035 34/16 Q1012=
 METAR SBML 041700Z - não localizado base de dados REDEMETS
 METAR SBDN 041700Z 27005KT 9999 FEW040 35/18 Q1012=
 METAR SBTG 041700Z - não localizado base de dados REDEMETS
 SPECI SBTG 041730Z 12004KT 9999 SCT035 37/17 Q1010=
METAR SBAU 041700Z 18007KT 9999 FEW040 35/17 Q1011=

METAR SBSR 041800Z 23004KT 9999 FEW035 35/14 Q1011=
 METAR SBML 041800Z - não localizado base de dados REDEMETS
 METAR SBDN 041800Z 25006KT CAVOK 34/17 Q1011=
 METAR SBTG 041800Z 10006KT 9999 SCT035 37/17 Q1010=
METAR SBAU 041800Z - não localizado base de dados REDEMETS

METAR SBSR 041900Z 30005KT 9999 FEW035 SCT080 36/13 Q1010=
 METAR SBML 041900Z - não localizado base de dados REDEMETS
 METAR SBDN 041900Z 31005KT CAVOK 35/18 Q1010=
 METAR SBTG 041900Z 11004KT 9999 SCT035 37/15 Q1009=
METAR SBAU 041900Z - não localizado base de dados REDEMETS

METAR SBSR 042000Z 25006KT 9999 FEW035 SCT070 35/13 Q1010=
 METAR SBML 042000Z - não localizado base de dados REDEMETS
 METAR SBDN 042000Z 27003KT CAVOK 35/18 Q1009=
 METAR SBTG 042000Z 15005KT 9999 SCT035 FEW040TCU 37/17 Q1008=
METAR SBAU 042000Z - não localizado base de dados REDEMETS

METAR SBSR 042100Z 28003KT 9999 FEW030 SCT040 35/18 Q1010=
 METAR SBML 042100Z - não localizado base de dados REDEMETS
 METAR SBDN 042100Z 25003KT CAVOK 34/17 Q1009=
 METAR SBTG 042100Z 16005KT 9999 SCT035 36/15 Q1008=
METAR SBAU 042100Z 27005KT CAVOK 32/16 Q1009=

Conforme RAB (registro Aeronáutico Brasileiro), o avião de matrícula PR-NIB é o Beechcraft *Baron 58* (BE58) de registro de produção sn TH-1205 e ano de fabricação 1981. O avião tem proprietário/operador Pessoa Física, sendo registrado na categoria do transporte privado (TPP), com operação pelo RBAC-91, com último registro de compra/transferência em 19/12/2022. O avião é aprovado com Peso Máximo de Decolagem (MTOW) de 2.449 Kg e 5 cinco (5) passageiros, e mais um piloto (Tripulação Mínima prevista na Certificação), para operação VFR/IFR diurna/noturna. O avião tem CVA (Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade) com validade até 11/04/15, ou seja, estando vencido; o avião estava com situação de aeronavegabilidade irregular perante ANAC, com CA - Certificado de Aeronavegabilidade cancelado devido ao CVA vencido.

Em julho de 2022, em oferta aberta no dia 06, o *Baron 58* de matrícula PR-NIB, registro de produção sn TH-1205, fabricação 1981, foi colocado à venda (em leilão aberto) pela provedora de assessoria a

leiloeiros oficiais e gestão de leilões eletrônicos “Leilões Judiciais no Brasil”, na função de divulgação e gerenciamento da venda (em leilão aberto) de dois aviões Beechcraft *Baron* 58, no seu portal de serviço. A Leiloeira Pública Oficial é a SENAD – Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas e Gestão de Ativos (do Ministério da Justiça e da Segurança Nacional).

O avião foi avaliado em R\$ 955 mil, com lance mínimo estipulado de R\$ 764 mil. O avião encontrava-se guardado no Aeródromo da Associação Tocantinense de Aviação (SWEJ), em Porto Nacional/TO. O avião diferenciava-se por ser dotado de *winglets* e uma elegante pintura com faixas e banda de cor preta (incluindo a empenagem), com um padrão recente de pintura de aeronaves da linha Beechcraft.



Registro de Wellington Francisco
Aeroclube de Ituiutaba - SNYB em 12/01/2017(postagem no JP em 29/11/20217
<https://www.jetphotos.com/registration/PR-NIB>

Conforme documentação do leilão, pelo laudo de avaliação contratado, o grupo motopropulsor (GMP) do avião era motores Teledyne Continental Motors IO-520-CB (com potência máxima de 285 HP e 2700 RPM,) com hélices tripá. Os motores encontravam-se parcialmente montados, tendo sido constatado diversos componentes espalhados no interior da aeronave e no hangar – um dos motores, de número de série sn-299253-R com o histórico de revisão em 21/04/2000, com serviços de revisão também em alternador, motor de partida e válvula coletora.

A aviônica era original, sem modernização. Constatou-se a falta dos equipamentos de rádio VHF e Transponder, e também do ELT.

O interior estava parcialmente desmontado e em péssimo estado de conservação (quanto aos bancos, estofamentos e forração/carpetaria).

O avião encontrava-se parqueado sobre seus recursos de trem de pouso, com pneus em condição regular. O avião encontrava-se guardado no Aeródromo da Associação Tocantinense de Aviação (SWEJ), em Porto Nacional/TO.

O laudo levantou preço de mercado para o avião em US\$ 232.234,00 ou R\$ 1.233.105,00 considerando um aparelho do modelo com mesmo ano de fabricação e em condição aeronavegável. Considerando circunstâncias do mercado de aeronaves usadas, este preço (Pesquisa para o Valor) foi levantado com base no método de avaliação “Comparativo Direto de Dados de Mercado Homogenizado por Fatores”, em conformidade com a NBR 14653-5, da ABNT. Para aplicação do método, foi necessária uma coleta de dados de 10 amostras com características similares ao bem avaliando (avião Beechcraft Baron 58 fabricação 1981), para dados com o objetivo de formatar o “Preço da Aeronave Parametrizado”. Como os valores coletados tem grande amplitude de variação no

preço em função do estado de célula, grupo motopropulsor, aviônica e, principalmente, a certificação de Aeronavegabilidade, o responsável pela elaboração do laudo adotou:

- amostragem de aeronaves pesquisadas em situação aeronavegável.
- em razão de preços muito distintos, principalmente o estado de conservação e atualização dos componentes, a pesquisa foi restrita para aeronaves fabricadas entre 1979 a 1982.

O laudo coletou a seguinte amostragem de 10 aeronaves de referência – sendo oito aeronaves de registro no EUA, uma registrada no Brasil e uma na Polônia, com valor médio de US\$ 243.690 (para ano de fabricação na média 1981). A etapa seguinte foi uma “parametrização” dos valores das aeronaves coletadas, com aplicação de fatores para consideração do estado e o percentual para composição do custo de uma aeronave entre os itens célula (com adoção de fração de 30%), grupo motopropulsor (40%) e aviônica, ou demais, incluindo aviônica (30%). O valor parametrizado médio foi de cerca de US\$ 232.223 (ante preço inicial de US\$ 243.690, uma diferença de -4,7%).

Ao preço de mercado baseado Método Comparativo Direto de Dados de Mercado Homogenizado por Fatores, de US\$ 232.234,00 ou R\$ 1.233.105,00 (câmbio a US\$ = R\$ 5,31), aplicaram-se descontos e depreciações pelos custos para recolocação da condição aeronavegável, considerando as informações obtidas no laudo de vistoria, entre as quais a condição de aeronave não aeronavegável, falta de manutenção geral, peças faltantes e/ou não originais, visando o preço de mercado final, no “estado”.

O responsável pelo laudo, com base em consulta a organizações de manutenção, montou os seguintes custos para recolocação do avião à venda em condição de aeronavegabilidade, e chegou a um valor de desconto do avião pelo atual estado de US\$ 42.961,26 (R\$ 228.126, com câmbio a US\$ = R\$ 5,31), resultando valor de mercado “no estado” de US\$ 189.261,74, que corrigido por um fator de mercado desaquecido adotado de 0,95 vem ser de US\$ 179.798,65 (ie, cerca de US\$ 180 mil, ou R\$ 955.800, câmbio a US\$ = R\$ 5,31).

GMP		Valor Parametrizado	\$ 232.223,00
			Método
Molitor 1	\$ 10.450,04	reinstalação: peças e mão de obra	Fatoração
Motor 2	\$ 8.708,36	reinstalação: peças e mão de obra	Fatoração
Hélice 1	\$ 928,89	recuperação	Fatoração
hélice2	\$ 348,33	recuperação	Fatoração
A descontar	\$ 20.435,62		
AVIÔNICOS			
	\$ 17.416,73	Atualizar, recuperar, novos Equipamentos.	Fatoração
Célula			
	\$ 2.786,68	Bancos, fuselagem, pintura	Fatoração
Documentação			
	\$ 2.322,23	documentação, certificados, traslado, horas administrativas	Fatoração
Total a Descontar	\$ 42.961,26		Fatoração
Valor final	\$ 179.798,66		Item Aeronáutico Avaliado em \$ 180.000,00
FC = 0,95 mercado desaquecido			R\$ 955.800,00

Tabela 4: Descontos / Depreciação

À ocasião do leilão, conforme RAB, o Beechcraft *Baron* 58 de matrícula PR-NIB, registro de produção sn TH-1205, fabricação 1981, estava registrado na categoria do transporte privado (TPP), tendo proprietário e operador a Grupal Agroindustrial Ltda., com último registro de compra/transferência em março de 2018. O registro constava como “GRAVAME” uma Ordem Judicial de

Sequestro/Indisponibilidade. O avião era aprovado para até cinco passageiros e MTOW de 2.449 kg, e operação IFR diurna/noturna. O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) fora emitido em setembro de 2014 e o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) tinha validade até abril de 2015 (ie, vencido sete anos e três meses).

No Blog:

<https://aib-el.com.br/leiloes-judiciais-no-brasil-vendendo-dois-baron-58-ano-1979-no-ms-e-1981-no-to-apreendidos-pela-senad-secretaria-nacional-de-politicas-sobre-drogas-e-gestao-de-ativos-do-min/>

Atualização: as primeiras informações divulgadas por mídias (“Hoje Mais” e “RP10”), numa apuração inicial, são de que o acidente se deu durante pouso.

Segundo apuração das mídias, o avião estava estocado no aeródromo, numa oficina aeronáutica instalada no “sítio”, sem contudo ter passado por qualquer serviço de manutenção, e tendo sido retirado da oficina após desacordo comercial.

Conforma as mídias, a organização de manutenção aeronáutica F.M.A - Felício Manutenção de Aeronaves divulgou uma nota de esclarecimento.

Segundo a nota da F.M.A, o avião deu entrada na oficina em meados de 2022 para ser regularizado. Por falta de documentos e por desacordo comercial, nenhuma realização ou manutenção foi dada na aeronave. Desde então, a aeronave permaneceu no pátio da oficina até o dia 01 (de março - 6ª), quando um piloto - apresentando-se com nome de Chrystian (diferente do nome do proprietário/operador) - informou que retiraria a aeronave.

Conforme apuração da “Hoje Mais”/Agência Trio Notícias, em entrevista à TV Tem, um dos representantes da F.M.A disse que o piloto fez um vôo com a aeronave ainda no dia 01, e retornou ao aeródromo no dia 04 e comunicou que retiraria a aeronave da oficina e partiria de Birigui no dia 06 (4ª). O piloto então decidiu fazer um novo vôo local, quando o acidente ocorreu durante um pouso.

A F.M.A ressalta que “ainda que sem manutenção e sem regularização, a empresa não tem autonomia para reter a aeronave, exceto por ordem judicial”. E que não apóia qualquer conduta ilegal.

A F.M.A informou que está à disposição de autoridades.

F.M.A - Felício Manutenção de Aeronaves é uma organização de manutenção aeronáutica certificada pela ANAC (RBAC 145), com aprovação para serviços de categoria de célula e motor, em uma grande lista de modelos (Tipos), abrangendo modelos de aeronaves EMBRAER “Ipanema”, da linha Neiva/Piper (a pistão e turboélice) e Textron (a pistão e turboélice), incluindo as marcas Cessna e Beechcraft (incluindo modelos *King Air*), e modelos de motores Lycoming e Continental. A organização é aprovada para serviços no modelo Beechcraft *Baron 58* nas categorias célula (Classe 3) e motor desse modelo Continental IO-520-CB (Classe 1).

Na certificação, no caso de célula, a Classe 3 compreende aeronaves fabricadas em estrutura metálica, com peso máximo de decolagem aprovado até 12.500 lb. (5.670 kg) no caso de aviões ou 6.018 lb. (2.730 kg) no caso de helicópteros; no caso de motor, a Classe 1 compreende motores convencionais com até 400 HP.

Segundo a mídia, três testemunhas foram identificadas no registro da PM.

Uma das testemunhas declarou que estava nas dependências internas do Aeroclub de Birigui quando foi informada do acidente. Uma segunda testemunha declarou que estava na frente do hangar do Aeroclub e viu o pouso que resultou o acidente - segundo a testemunha, o piloto perdeu o controle e colidiu com um barranco; esta testemunha também declarou que o avião estava em oficina no aeródromo. A terceira testemunha é um representante da FMA Manutenção Aeronáutica, que confirmou que a aeronave estava na oficina desde 2022 e informou que a pessoa que teria levado a aeronave para oficina dissera que havia arrematado a mesma em um leilão e queria a regularização

da mesma; este representante confirmou que a aeronave permaneceu no pátio da aeronave desde a chegada, sem ter passado por qualquer ação de manutenção. O representante não viu o acidente.



Fonte:

<https://www.hojemais.com.br/aracatuba/noticia/policia/aviao-faz-pouso-forcado-em-pista-do-aerodromo-de-birigui>



Fonte:

https://www.hojemais.com.br/imagem/noticia/1000/1000/1709593506_37243.jpeg



Fonte: Lázaro Jr.

https://www.hojemais.com.br/imagem/noticia/1000/1000/1709653327_67309.jpeg

Segundo apuração da mídia “Hoje Mais”, pelo relato de testemunhas, o piloto (que teria nacionalidade estrangeira) teria feito vôo local já na tarde do dia 04, com várias passagens baixas pelo aeródromo e arredores. Quando de uma aproximação para pouso, o avião teria tocado na pista várias vezes, com o avião “quicando” pela pista, até o avião perder o eixo da pista e escapar pela lateral, numa área de vegetação rasteira. No escape da pista, o avião desprende componentes. Pessoas na oficina prestaram um primeiro apoio ao piloto, que sem ferimentos acabou deixando o local.

Para a mídia RP10, uma “testemunha” disse que o avião ficou parado 2 anos no aeródromo de Birigui e que no dia 04 (do acidente) chegou a fazer uns pousos e decolagens, dando impressão de fazer testes de vôo e alguns ajustes. Em um dos pousos, o avião teria tocado mais forte na pista, “quicando” na sequência e acabando por sair da pista.



Fonte:

https://www.rp10.com.br/wp-content/uploads/2024/03/aviao_biri-min-optimized.jpg

Fontes:

<https://www.hojemais.com.br/aracatuba/noticia/policia/policia-investiga-origem-de-aeronave-abandonada-apos-pouso-forcado-em-birigui>

<https://www.hojemais.com.br/aracatuba/noticia/policia/aviao-faz-pouso-forcado-em-pista-do-aerodromo-de-birigui>

<https://www.rp10.com.br/2024/03/aviao-que-fez-pouso-forcado-em-birigui-foi-retirado-de-oficina-sem-manutencao/>

Relatório preliminar do CENIPA:

A ocorrência foi listada no painel SIPAER com classificação de acidente, do tipo excursão de pista, registrada em 04/03/2024 no horário de 17:00Z (14:00LT). A aeronave foi liberada para o operador no tocante à investigação aeronáutica, pelo CENIPA, com os trabalhos relativos à ocorrência estando finalizados.

Os trabalhos desenvolvidos pelo CENIPA destinam-se, unicamente, à prevenção de acidentes, na forma como estabelece o art. 86-A da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), bem como o § 6º, art. 1º, do Decreto nº 9.540/2018 e o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 1944, da qual o Brasil é signatário. As investigações realizadas pelo CENIPA não buscam o estabelecimento de culpa ou responsabilização, conforme previsto no § 4º, art. 1º, do Decreto nº 9.540/2018, tampouco se dispõem a comprovar qualquer causa provável de um acidente, mas indicam possíveis fatores contribuintes que permitem elucidar eventuais questões técnicas relacionadas à ocorrência aeronáutica. De acordo com o art. 3º, inciso VII, alíneas “a” e “b”, do Decreto nº 9.540/2018, a autoridade de investigação SIPAER poderá decidir pela não instauração ou pela interrupção das investigações em andamento, no âmbito do SIPAER, nas hipóteses em que “for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro” ou “se a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos”.

Em razão de, no presente evento, ter sido considerada ao menos uma das hipóteses elencadas acima, a ocorrência foi encerrada sem o desenvolvimento de uma investigação SIPAER. Dessa forma, não haverá a emissão de um Relatório Final.

Na súmula fatural inicial, a aeronave decolou de aeródromo desconhecido e realizou pouso no aeródromo “Cmte. Munir Djabak” (SJWQ), em Birigui (SP). Durante o pouso, a aeronave saiu pela lateral esquerda da pista e sofreu danos substanciais. Não houve danos a terceiros.

Não há informações sobre a quantidade de pessoas a bordo. A tripulação/ocupação da aeronave se evadiu do local.