



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA N°				
12OUT2008 - 21:30 (UTC)		SERIPA IV		A-500/CENIPA/2022				
CLASSIFICAÇÃO		TIPO(S)		SUBTIPO(S)				
ACIDENTE		[UNK] INDETERMINADO		NIL				
LOCALIDADE		MUNICÍPIO		UF	COORDENADAS			
AERÓDROMO DE BAURU (SBBU)		BAURU		SP	22°23'04"S	049°00'50"W		
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
N525ZS		BEECH AIRCRAFT		BE 10 KING AIR				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
WOOLIE ENTRERPRISES INC			TPX		TÁXI-AÉREO			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	-	-	-	1	-	Nenhum	
Passageiros	-	-	-	-	-	-	Leve	
Total	1	-	-	-	1	-	Substancial	
							X Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou do Aeródromo de Bauru (SBBU), SP, com destino ao Aeródromo de Sorocaba (SDCO), SP, por volta das 21h25min (UTC), a fim de realizar voo de traslado, com apenas o piloto a bordo.

Logo após a decolagem, a aeronave começou a perder altitude e chocou-se contra algumas árvores. A aeronave caiu sobre uma mata densa e pegou fogo.

A aeronave ficou destruída. O tripulante sofreu lesões fatais.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

Tratava-se de um voo de importação de aeronave para o Brasil. A aeronave, *Beech 100 King Air*, de número de série B66, foi fabricada pela *Beech Aircraft*, em 1971. Possuía certificado de registro junto à Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA), em nome de *Woolie Enterprises Inc*, conferido em 10JUL2008.

A aeronave estava em processo de importação, e em pesquisa realizada junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) constatou-se que havia sido realizada a reserva de marcas PP-SAL para a aeronave em nome de Rio Branco Aerotaxi LTDA, com data limite para matrícula em 12DEZ2008.

O piloto possuía a licença de Piloto Comercial - Avião (PCM) e de Piloto de Linha Aérea - Avião (PLA) e estava com as habilitações de tipo *Beechcraft* (BECH) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas. Possuía ainda o certificado *Commercial Pilot – Airplane Multiengine Land*, registrado na Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA).

O tripulante possuía experiência para a realização do voo e seu Certificado de Capacidade Física (CCF) estava válido. Ele havia sido contratado para o traslado da aeronave para o Brasil.

A entrada da aeronave no Brasil ocorreu no dia 29SET2008, oriunda do Aeroporto Internacional Manuel Piar (SVPR), município de Caroni, Venezuela, tendo como primeiro destino o Aeródromo Atlas Brasil Cantanhede (SBBV), município de Boa Vista, Brasil.

Após a entrada no Brasil, a aeronave prosseguiu para o aeroporto de Campo Grande (SBCG), MS, onde ficou parada até o dia do acidente, quando seria entregue ao seu proprietário.

No dia 12OUT2008, o tripulante decolou do Aeroporto de Campo Grande (SBCG), MS com destino ao Aeródromo de Bauru (SBBU), SP, onde efetuou um pouso intermediário. Após, partiria para o Aeródromo de Sorocaba (SDCO), SP onde seria seu destino.

O Aeródromo de Bauru (SBBU), SP, possuía uma pista de asfalto, cabeceiras 14-32, com 1501 metros de comprimento e 35 metros de largura.

Foi realizado o abastecimento com 580 litros de querosene de aviação. A aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento.

As condições meteorológicas eram propícias à realização do voo, sem restrições à visibilidade e com vento calmo. O boletim informativo de aeródromo indicava a seguinte condição no momento do acidente:

METAR SBBU 122100Z 06003KT CAVOK 29/18 Q1015

Devido as condições climáticas e o peso da aeronave no momento da decolagem, chegou-se à conclusão de que as dimensões da pista eram suficientes para a decolagem da aeronave.

A decolagem ocorreu da cabeceira 14 e, pouco tempo após o avião sair do solo, ele veio a perder altitude, batendo em algumas árvores e caindo sobre uma vegetação de mata densa, a uma distância aproximada de 5200 metros da cabeceira 32 do Aeródromo de Bauru (SBBU). A aeronave pegou fogo e ficou destruída. O piloto sofreu lesões fatais.

O laudo de corpo de delito apresentou como causa da morte politraumatismo e carbonização.

Os destroços ficaram concentrados em um raio de aproximadamente 20 metros, porém, algumas partes ficaram penduras em galhos de árvores.

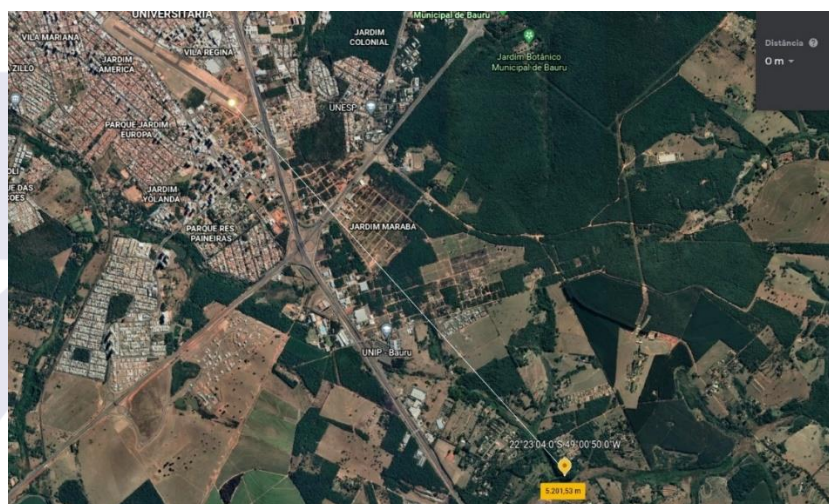


Figura 1 – Distância em linha reta da coordenada do local do acidente até o Aeródromo de Bauru (SBBU): aproximadamente 5200 metros.

Em conversa com o piloto, minutos antes da decolagem, uma testemunha relatou que ele teria comentado que a aeronave estava com os tanques cheios, descartando a possibilidade de pane seca. Disse ainda que o tripulante havia sofrido uma cirurgia de ponte de safena no coração, mas não sabia precisar quando tinha sido.

Após a ocorrência, foi realizada a análise de consistência e liberação do combustível, coletadas na empresa de abastecimento do aeroporto de Bauru, e o resultado demonstrou ausência de água e impurezas.

Diante dos dados coletados e análises realizadas, uma hipótese provável para o acidente seria a falha ou mau funcionamento de um dos motores ou algum componente da aeronave que pudesse ter afetado seu desempenho ou controle em voo. Porém, não foi possível obter o registro das ações de manutenção ou obter evidências que corroborassem com a referida hipótese.

Considerando a idade do piloto (63 anos) e o relato de uma cirurgia de ponte de safena em período próximo ao acidente, levantou-se, ainda, a hipótese da ocorrência de um episódio de perda de consciência, conhecido como mal súbito, porém, devido à carbonização, evidente na necropsia realizada, tal hipótese não pôde ser confirmada.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;
- o piloto estava com as habilitações de aeronave tipo *Beechcraft* (BECH) e Voo por Instrumentos - Avião (IFRA) válidas;
- o piloto possuía experiência no tipo de voo;

- d) a aeronave estava em processo de importação para o Brasil;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as condições meteorológicas eram propícias à realização do voo;
- g) a aeronave colidiu contra o solo a aproximadamente 5200 metros após a decolagem;
- h) a aeronave pegou fogo e ficou destruída; e
- i) o piloto sofreu lesões fatais.

3.2 Fatores Contribuintes

- Inconsciência - indeterminado; e
- Manutenção da aeronave - indeterminado.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 5 de agosto de 2022.

