

**AO ILUSTRÍSSIMO SENHOR LEILOEIRO PÚBLICO OFICIAL JOÃO ALVES
BARROS JUCEG 007**

**Márcio Leandro Domingues Santos, brasileiro, PERÍTO
JUDICIAL, portador do CPF N° 668.982.693-72 e MATRÍCULA: 07.0103-
22/SP, com domicílio comercial na GO-070, AERÓDROMO NACIONAL DE
AVIAÇÃO, via acesso A, Qd.-09, Lt.0183, cep: 74.470-442, Goiânia-
GO(marcioleandro100@gmail.com). Vem respeitosamente perante vossa
senhoria, com fulcro no Art.464 do Código de Processo Civil, apresentar:**

LAUDO PERICIAL E TÉCNICO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVE PT-KQC



ÍNDICE

1 INTRODUÇÃO	04
2 DAS INFORMAÇÕES DA AERONAVE E IDENTIFICAÇÃO	05
3 DA DOCUMENTAÇÃO DA AERONAVE	06
4 DA SITUAÇÃO DE CONSERVAÇÃO DA AERONAVE	07
5 DO CUMPRIMENTO DO PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DO FABRICANTE	08
6 FOTOS DA AERONAVE E SEUS GRUPOS, CÉLULA, AVIONICS E MOTORES	09
9 DA CONDIÇÃO TÉCNICA DO GRUPO AVIONICS	19
10 DA CONDIÇÃO TÉCNICA DO GRUPO MOTORES	21
11 DA CONDIÇÃO TÉCNICA DO GRUPO HÉLICES	28
12 COMPARATIVO DE AERONAVES A VENDA	31
11 DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS E AVALIAÇÃO	33

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como finalidade relatar à inspeção técnica realizada na aeronave de prefixo PT-KQC de propriedade da **SECRETARIA DE ESTADO DA CASA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS**, que estava hangarada no Hangar Do SAEG, localizada na Praça: Cap Frazao, 913 - St. Orienteville, Aeroporto Santa Genoveva CEP: 74672-410 Goiânia, GO. Assim sendo, tivemos o maior cuidado em realizar essa inspeção procurando obter o máximo de informações possíveis, bem como, fazer uma análise criteriosa de toda a documentação técnica da aeronave e sua estrutura física, a qual era objeto as ponderáveis avaliações. As informações obtidas neste trabalho, tem como objetivo uso como referência legal, tanto no que diz respeito à situação de aeronavegabilidade da aeronave, como também do seu valor de mercado. Quanto aos resultados obtidos, usaremos como fonte de pesquisa para as devidas avaliações as seguintes documentações: documentação de porte obrigatório da aeronave, composta por certificado de matrícula, certificado de aeronavegabilidade, ficha de peso e balanceamento da aeronave, apólice do seguro obrigatório da aeronave, mapa informativo de componente, mapa informativo de diretrizes de aeronavegabilidade, **caderneta de célula** da aeronave, onde encontram-se registradas todas as intervenções técnicas periódicas, horárias e calendárias da estrutura da aeronave, **cadernetas** dos motores, onde encontram-se registradas todas as intervenções técnicas periódicas, horárias e calendárias dos motores, **cadernetas** das hélices, onde encontram-se registradas todas as intervenções técnicas periódicas, horárias e calendárias das hélices, toda a estrutura física da aeronave e o painel de avionics quanto a instalação, integridade, funcionamento e operação.

INFORMAÇÕES DA AERONAVE E IDENTIFICAÇÃO:

PREFIXO:
PT-KQC

MODELO: 95-B55 SÉRIE: TC1821 ANO: 1979
FABRICANTE: BEECH AIRCRAFT
CERTIFICADO DE MATRÍCULA Nº: 23487 VALIDADE:
CERTIFICADO DE MATRÍCULA Nº: N/A
EXPEDIDO EM: N/A
CATEGORIA DE REGISTRO: TPP
CATEGORIA DE HOMOLOGAÇÃO: NORMAL
HOMOLOGADA PARA VOO INSTRUMENTO: IFR NOTURNO
PROPRIETÁRIO: SECRETARIA DE ESTADO DA CASA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS
OPERADOR: SECRETARIA DE ESTADO DA CASA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS
Nº MÁXIMO DE PASSAGEIROS: 06 Nº MÍNIMO DE TRIPULANTES: 01
ASSENTOS CABINE DOS PASSAGEIROS: 05 CABINES TRIPULAÇÃO: 02
PMD: 2317 – Kg
VALIDADE DA CVA: CANCELADO
HORAS TOTAIS DE CÉLULA: DESCONHECIDA
HORAS TOTAIS DE MOTOR DIREITO: N/A ESQUERDO: N/A
HORAS TOTAIS DAS HÉLICES DIREITA: N/A ESQUERDA: N/A

PREFIXO DA AERONAVE:



DA DOCUMENTAÇÃO DA AERONAVE:

Não há documentação disponível, pois trata-se de uma aeronave apreendida em operação policial.

A legislação aeronáutica prevê que toda aeronave fabrica no Brasil ou importada de outros países para ser regularizada deverá apresentar um rol de documentos que provem a sua rastreabilidade e aeronavegabilidade sendo também necessário apresentar de seus assessorios e componentes que compõe a aeronave e a torna funcional e operacional, a não apresentação para análise dessa documentação, torna evidente que a aeronave em questão não tem total rastreabilidade para se enquadrar no que está previsto nos regulamentos aeronáuticos do Brasil.

Em caso como esse em tela, está legislado pela INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS, IS Nº 91-015, Revisão A. Que prevê a reconstituição da documentação obrigatória e a revisão geral de todos os assessorios e componentes, dos motores, das hélices e da estrutura da aeronave.

DA SITUAÇÃO DE CONSERVAÇÃO DA AERONAVE:

No que se refere a situação de conservação da aeronave, após a obtenções das informações técnicas do comparecimento de onde a aeronave está hangarada, e a condição da aeronave em si. Observasse que a aeronave não teve no decorrer dos anos as manutenções necessárias para sua preservação. Apresentando ferrugem em diversas partes vitais, corrosões e perecimento por desgaste do tempo.

A Pintura da aeronave está com vários pontos de com muita corrosão e desgaste, algo que apresenta falta de preservação ou cuidado, sendo necessária a pintura geral da aeronave.

O Interior da aeronave está com muito mofo e acaro em estado de conservação inadequado para operação, tapetes e laterais nas mesmas condições, de falta de preservação e cuidado.

Pintura dos trens de pouso e sua conservação, observou-se que está em estado de degradação, apresentando vazamentos, ferrugem e corrosões e danos que podem causar mau funcionamento, assim como os pneus em estado de deterioração e com muitas trincas, cortes e desgastes que o torna não aeronavegável.

As superfícies de comando com ferrugem nos seus pontos de fixação, e corrosões internas e externas que os torna inoperantes, estando com aparência de um equipamento não funcional para operação.

Pinturas das hélices desgastada pelo uso, nos bordos de ataque das pás, apresentam fissuras e pontos de impactos, os conjuntos como um todo estão em estado de não preservação com evidência de danos.

Conjuntos de luzes e lentes externas de navegação e faróis faltando, e os que estão estado daníficos e em estado inoperante.

Para-brisa e janelas da aeronave péssimo estado de conservação, no para-brisa foi identificado um ponto de impacto, na parte frontal no perímetro da visão do piloto, tornado inapropriado para continuar instalado, essa posição compromete a aeronavegabilidade do componente. Todas as janelas estão cristalizadas e necessitam ser substituídas, tornando-as componente não aeronavegáveis.

DO CUMPRIMENTO DO PRAGRAMA DE MANUTENÇÕES DO FABRICANTE:

Conforme já explanado em linhas pretéritas não foram apresentadas as documentações e cadernetas que servem como meio de controle e histórico das intervenções técnicas que se fazem necessárias periodicamente de acordo com o que o fabricante recomenda e a legislação aeronáutica.

E conforme observado a aeronave está com o programa de manutenção em desacordo com o que prevê o manual de manutenção do fabricante da aeronave e tendo todos os seus controles inexistentes, não apresenta controles, etiquetas e laudos emitidas por empresa homologada e nem as devidas anotações, de manutenções horárias e calendáricas, e registros de horas voadas em um diário de bordo, não estando em conformidade com o que está previsto na legislação aeronáutica vigente para a categoria de operação privada.

FOTOS DA AERONAVE E SEUS GRUPOS, CÉLULA, AVIONICS E MOTORES:

Fotos da aeronave demonstrando o estado de conservação dos grupos célula, motores, hélices, interior, poltronas e painel de avionics. É valido ressaltar que o custo operacional para se manter uma aeronave desse porte e ano nas condições que se encontra é relevante, causando uma depreciação acentuada caso não se mantenha. Que ficará demonstra a partir das fotos dos grupos já mencionados







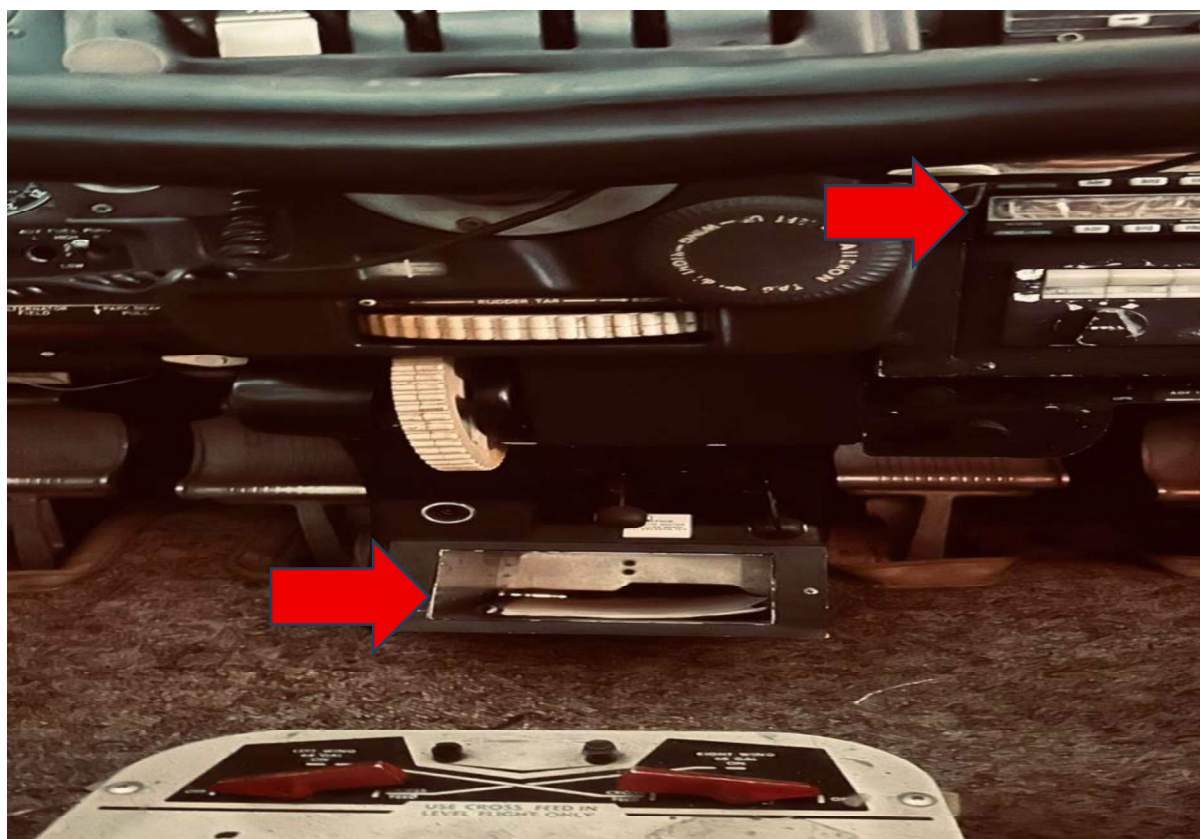






DA CONDIÇÃO TÉCNICA DO GRUPO AVIONCS:

Em relação ao grupo avioncs que é o painel de controle e comunicação da aeronave, está com todos os rádios e instrumentos inoperantes e com os visores danificados, faltando componentes do painel e algumas antenas. Sendo necessário substituir alguns e revisar todos, para que os mesmos possam operar dentro dos padrões exigidos pelo fabricante.



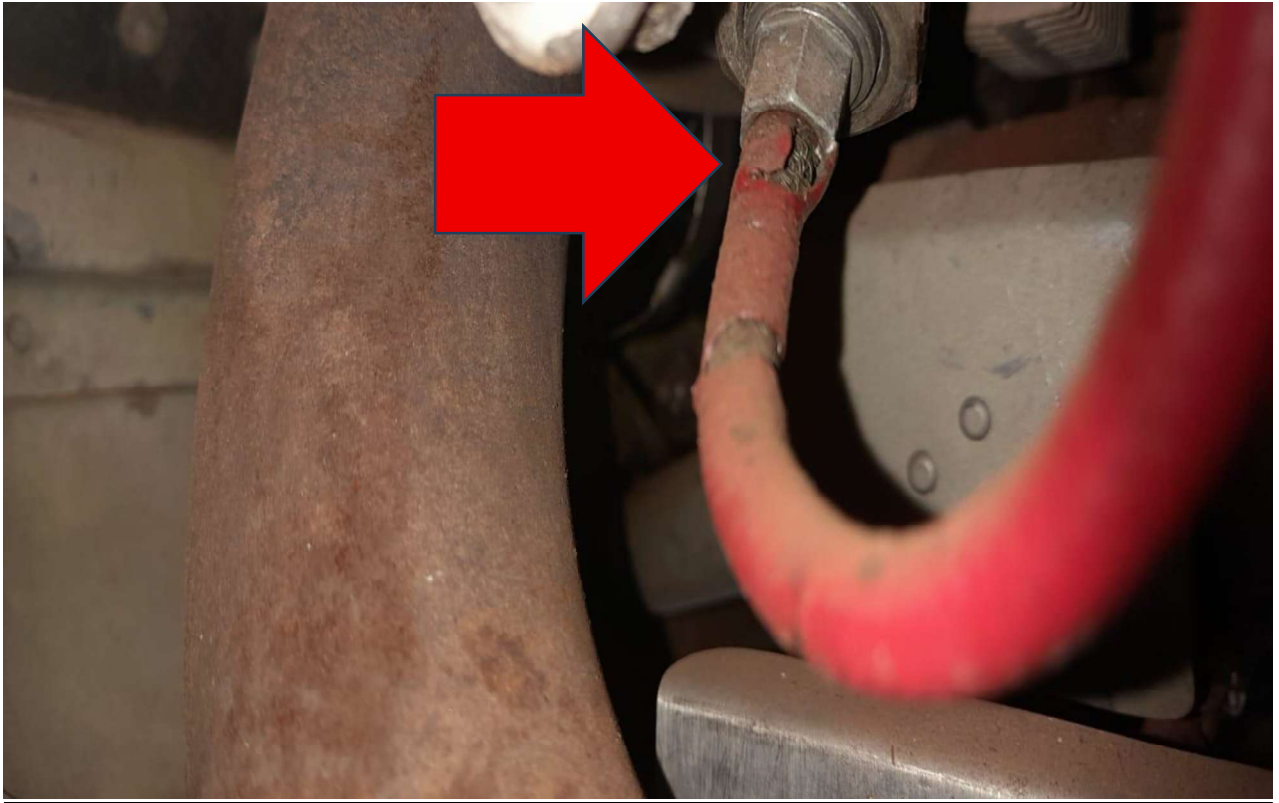
GRUPO MOTOR ESQUERDO

Esse motor não tem rastreabilidade de hora e de manutenção, estando com todas as suas inspeções periódicas e calendárias vencidas de acordo com o fabricante. Foi executado levantamentos das (DA'S AIRWORTHINESS DIRECTVES). Foi executada buroscopia nas câmaras de combustão do motor como demonstrado abaixo na foto. Em condições gerais e em seu aspecto físico o motor apresenta-se com indícios de vazamentos de óleo, com seus tubos e conexões com muita ferrugem, com aparência de aquecimento ou sobre temperatura externa, cablagem danificadas, câmaras de combustão com muito ferrugem e corrosões nas alhetas de refrigeração faltando componentes do motor. Totalmente inoperante e necessitando executar a revisão geral no motor e nos seus acessórios e componentes.





Faltando o alternador do motor



Câmara de combustão com ferrugem

GRUPO MOTOR DIREITO:

Esse motor não tem rastreabilidade de hora e de manutenção, estando com todas as suas inspeções periódicas e calendárias vencidas de acordo com o fabricante. Foi executado levantamentos das (DA'S AIRWHORTHINESS DIRECTVES). Foi executada buroscopia nas câmaras de combustão do motor, como demonstrada abaixo na foto. Em condições gerais e em seu aspecto físico o motor apresenta-se com indícios de vazamentos de óleo, com seus tubos e conexões com muita ferrugem, com aparência de aquecimento ou sobre temperatura externa, cablagem danificadas, câmaras de combustão com muito ferrugem e corrosões nas alhetas de refrigeração faltando componentes do motor. Totalmente inoperante e necessitando executar a revisão geral no motor e nos seus acessórios e componentes.



Parede interna da câmara de combustão com muita ferrugem



MAGNETOS DO MOTOR FALTANDO

GRUPO HÉLICE:

HÉLICE ESQUERDA
Fabricante: HARTZELL
Modelo: sem informação
Nº de série: sem informação
TSN (TEMPO DESDE NOVO): SEM INFORMAÇÕES
TSO (TEMPO DESDE REVISÃO) SEM INFORMAÇÕES

O conjunto de hélice do motor esquerdo, Pinturas das hélices desgastada pelo uso, nos bordos de ataque das pás, apresentam fissuras e pontos de impactos, os conjuntos como um todo estão em estado de não preservação com evidência de danos nos bordos de ataques, não passou pelas revisões periódicas que o manual de manutenção do fabricante prevê. E a mesma está como demonstra a tabela supracitada necessitando revisão geral.



GRUPO HÉLICE:

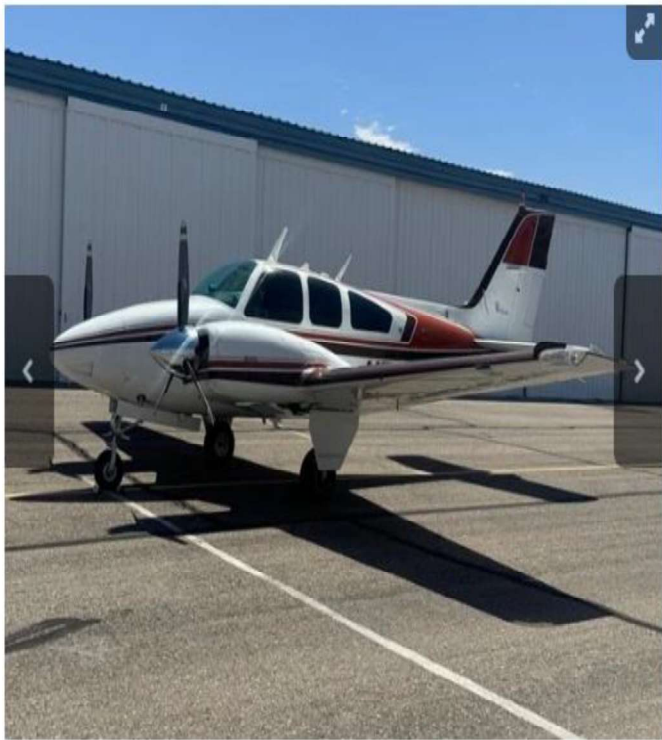
HÉLICE Direita
Fabricante: HARTZELL
Modelo: SEM INFORMAÇÃO
Nº de série: SEM INFORMAÇÃO
TSN (TEMPO DESDE NOVO): SEM INFORMAÇÃO
TSO (TEMPO DESDE A REVISÃO) SEM INFORMAÇÃO

O conjunto de hélice do motor esquerdo, Pinturas das hélices desgastada pelo uso, nos bordos de ataque das pás, apresentam fissuras e pontos de impactos, os conjuntos como um todo estão em estado de não preservação com evidência de danos nos bordos de ataques, não passou pelas revisões periódicas que o manual de manutenção do fabricante prevê. E a mesma está como demonstra a tabela supracitada necessitando revisão geral.



COMPARATIVO DE AERONAVES A VENDA NO BRASIL E NOS EUA:

Esse capítulo tem a finalidade de apresentar aeronaves que estão disponíveis no mercado com preços que após o processo de importação terão preços ajustáveis ao que está sendo recomendado nesse laudo de avaliação.



1978 BEECHCRAFT B55 BARON [Options](#)

[Piston Twin Aircraft](#)

[View My Watch List](#)

USD **\$149,000**

[Financial Calculator](#) [Payments as low as USD \\$1,381.25*](#)

[Email Seller](#)

Aircraft Location: [Tucson, Arizona](#)

Seller Information [View Seller Information](#)

Latitude Aviation [+1 914-625-5776](#)

Contact: Neal Schwartz [Video Chat](#)

Redondo Beach, California

[Photos \(78\)](#)

[Operating Costs](#)

Essa aeronave serve como exemplo de preço pois é uma aeronave com ano mais elevado, com poucas horas de motor e aeronavegável com um preço ajustável de US\$ 149.000. Mesmo levando em consideração os custos de importação será menor que todo o serviço que obrigatoriamente deverá executar na aeronave em questão para se tornar aeronavegável.



BHJET vende com exclusividade Baron 55 ano 1981, manutenção rigorosamente em dia, homologado IFR, interior 5 pax + 1p, disponibilidade imediata.

Valor: R\$650.000,00

Aeronave

- Modelo Beechcraft Baron 55 S/N TC-2376
- Tempo total: 3730h
- Ano de fabricação/certificação: 1981
- Matrícula brasileira PT-QAD
- Sem histórico de acidentes
- Full IFR
- Sempre hangarada
- Manutenção corrente e em dia
- Disponibilidade imediata para venda

Essa aeronave serve como exemplo de preço pois é uma aeronave com ano mais elevado, com poucas horas de motor e aeronavegável com um preço ajustável de R\$ 650.000,00. Observa-se que a aeronave se encontra no Brasil e com as manutenções em dia.

Levando em consideração tudo que deve ser substituído e revidado nessa aeronave o valor para tais execuções supera os R\$ 800.000,00, (oitocentos mil reais) entre revisões, substituições, aquisições de peças e reformas.

Considerações finais

Como exposto anteriormente, esse laudo técnico de avaliação da aeronave teve como finalidade, a partir de uma análise técnica, fazer um levantamento um pouco mais criterioso da situação técnica da aeronave, quanto a sua estrutura física, pintura da aeronave, interior da aeronave, conjuntos de trem de pouso, conjuntos de hélices, conjuntos das turbinas, painel de avionics, componentes instalados e acessórios. Ponderando todas as discrepâncias e eventos de manutenção que estão vencidos que causam a depreciação da aeronave. Sendo assim, concluímos que a aeronave em um contexto geral está totalmente inoperante e com as manutenções todas vencidas, não trazendo nem uma margem de confiabilidade para o equipamento, como ficou observado no laudo de inspeção interna dos motores, os motores direito e esquerdo apresentam, desgastes que deve ser corrigido com uma manutenção corretiva e isso não pode ser mensurado. Ademais observa-se que os motores hoje estão totalmente degradados por falta de preservação e manutenção, trazendo a certeza de no mínimo um gasto para revisão geral inicial de 400 mil reais. Contudo concluímos que esta aeronave deverá passar pela maior inspeção do fabricante.

Sendo assim, estipula-se o valor ajustado em R\$ 200.000,00 (Duzentos mil reais), para ser leiloada. Valor este estimado diante de toda a situação técnica da aeronave.

Nosso trabalho não tem caráter punitivo, muito menos depreciativo, mas tão somente, informativo e construtivo, trazendo maior segurança para a operação das aeronaves.

Documento assinado digitalmente
 **MARCIO LEANDRO DOMINGUES SANTOS**
Data: 14/07/2026 09:48:36-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Marcio Leandro Domingues Santos
Técnico em Manutenção Aeronáutica
Perito aeronáutico
Código Anac: 121896
Mat. 07.0103-22/SP

Goiânia-GO, 13 de julho de 2026