

2. Histórico do voo

A aeronave realizava um táxi entre dois pátios de manobras do Aeroclube de Sergipe (SNAU), localizada no município de Aracaju, SE, aproximadamente às 20h00min (UTC), com um piloto e um passageiro a bordo.

Durante o deslocamento, o piloto perdeu o controle da aeronave chocando-se contra o solo.

A aeronave teve danos substanciais no rotor principal e em suas pás, cone de cauda, cabine de comando e fuselagem.

O piloto e o passageiro saíram ilesos.

3. Comentários/Pesquisas

De acordo com as análises realizadas, não houve qualquer indício de falha do motor ou dos demais sistemas da aeronave.

O deslocamento teria sido realizado por iniciativa do outro ocupante, o qual trabalhava como piloto para o dono da aeronave acidentada. A intenção seria adaptar o piloto da ocorrência no modelo R44, pois havia a expectativa dele vir a ser contratado pelo proprietário da aeronave, com a intermediação do primeiro.

Inicialmente, seria realizado um voo local, porém, em razão da proximidade do horário do pôr-do-sol, decidiu-se apenas pelo traslado da aeronave entre os dois hangares localizados no Aeroclube de Aracaju.

Segundo relato do piloto em comando, durante a realização daquele deslocamento não houve a utilização do *checklist* da aeronave. Assim, deixou-se de observar o cumprimento de normas operacionais, o que denotou uma atitude contrária às normas de segurança de voo e também demonstrou utilização inadequada dos recursos de cabine.

O piloto em comando afirmou que, após a decolagem, percebeu que os comandos da aeronave se encontravam bastante “pesados”.

Logo após o acidente, foi constatado que o interruptor que acionava o sistema hidráulico do helicóptero se encontrava na posição *off* (desligado).

Esse fato indicou que houve falha nos procedimentos iniciais de voo, uma vez que, por estar atuando sem auxílio do *checklist*, o piloto não realizou o acionamento do sistema hidráulico, conforme o previsto.

Na época do acidente, as habilitações para pilotar as aeronaves R22 e R44 eram unificadas numa única habilitação, designada como “RHBS”.

O piloto possuía tal habilitação, conforme demonstrou a pesquisa realizada no Sistema de Aviação Civil (SACI) da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), porém, possuía cerca de 66 horas, quase todas operando o modelo R22, sem que houvesse realizado qualquer tipo de adaptação ao modelo R44. Dessa forma, considerou-se que sua pouca experiência no modelo acidentado também contribuiu para o desfecho do voo.

Uma diferença entre os dois modelos era o sistema hidráulico que equipava apenas a aeronave R44. Este aspecto, aliado à falta da realização de *briefing* e da utilização do *checklist*, contribuíram para o desfecho em tela.

Na época da confecção deste Relatório Final, a Instrução Suplementar 61-004H (IS-61-004H) - Lista de Habilitações Averbadas pela ANAC nas Licenças de Pilotos - passou a prever que, para a pilotagem de helicópteros monomotores convencionais, entre eles os modelos R22 e R44, o piloto deveria possuir a habilitação de Classe “HMNC”.

A justificativa para que a legislação, à época do acidente e após, não requeresse uma habilitação diferenciada para esses modelos de helicópteros e nem exigisse treinamento de diferenças averbadas nas habilitações dos pilotos, era que a habilidade requerida para pilotar esses dois modelos eram bastante similares. De fato, se o piloto estivesse utilizando o *checklist* e tivesse ligado o sistema hidráulico da aeronave, provavelmente o voo teria transcorrido sem maiores problemas.

Portanto, essa Comissão de Investigação entendeu que, por não fazer uso do *checklist*, o piloto realizou os procedimentos conforme estava habituado a executar em voos com o modelo R22, com o qual estava mais familiarizado, sem atentar para a diferença entre as aeronaves.

Este aspecto, aliado à influência do seu companheiro e à busca por experiência pode ter motivado o piloto a realizar aquele voo, sem levar em conta adequadamente a falta de conhecimentos na operação em aeronaves modelo R44, levando-o a sobrepor objetivos pessoais em relação à doutrina de Segurança de Voo.

3.1 Fatores Contribuintes

- Atitude - indeterminado;
- Coordenação de cabine - contribuiu;
- Indisciplina de voo - contribuiu;
- Julgamento de pilotagem - contribuiu;
- Pouca experiência do piloto - contribuiu; e
- Processo decisório - indeterminado.

4. Fatos

- a) o piloto estava com o Certificado de Capacidade Física (CCF) válido;
- b) o piloto estava com a habilitação de aeronave Robinson (RBHS), a qual incluía os modelos R22 e R44, válida;
- c) o piloto possuía 66 horas totais, quase todas realizadas em aeronave similar (R22);
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) as escriturações das cadernetas de célula e motor estavam atualizadas;
- g) as condições meteorológicas eram propícias a realização do voo;
- h) durante a operação de táxi entre dois pátios houve a perda de controle em voo;
- i) o piloto não utilizou o *checklist* da aeronave;
- j) o piloto não ligou o sistema hidráulico da aeronave;
- k) a aeronave chocou-se contra o solo;
- l) a aeronave teve danos substanciais; e
- m) o piloto e o passageiro saíram ilesos.

5. Ações Corretivas ou preventivas adotadas

Não houve.

6. Recomendações de Segurança

Não há.

Em, 08 de abril de 2019.

