

RESERVADO

009723



RELATÓRIO PRELIMINAR

CENIPA 02

ELO QUE REALIZOU A INVESTIGAÇÃO (O MESMO DO CAMPO 7)

SIPAC-3

COMANDO INVESTIGADOR

SERAC-3

PARA USO DO CENIPA

MATRÍCULA DA AERONAVE

PP - FKM

DATA DO ACIDENTE

18/12/91

TIPO DO ACIDENTE

PERDA DE CONTROLE NO SOLO

Nº DA FOLHA	FOLHAS E DOCUMENTOS ANEXADOS	QTD
2	DO ACIDENTE; DA AERONAVE; DOS TRIPULANTES	01
3	HISTÓRICO	01
4	DA INVESTIGAÇÃO; DOS DANOS	01
5	DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE	01
6	CRONO	--
7	FOTOGRAFIAS	02
8	ANÁLISE	02
9	CONCLUSÃO	01
10	PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA	01
11	CUSTO DA INV. E OUTRAS INF. ADMIN.; AÇÕES CORREI/PREV. E INF. ADICIONAIS; CIAA	01
12	COMANDO INVESTIGADOR - PARECER E DETERMINAÇÕES	01
13	COMANDO INVESTIGADOR - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	01
14	ENDOSSO PELA CCI - PARECER E DETERMINAÇÕES	
15	ENDOSSO PELA CCI - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	
	ANEXOS	01
DISTRIBUIÇÃO PREVISTA		TOTAL 14

☒ SIM

ESTE RELATÓRIO ENCERRA A INVESTIGAÇÃO

☐ NÃO

ORIGINAL - À CCI

CÓPIAS - CENIPA E ARQUIVO LOCAL

ORIGINAL - CENIPA

CÓPIAS - UMA PARA CADA ÓRGÃO DA CCI E ARQUIVO LOCAL

RESERVADO

2

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	18/12/91	PP-FKM

009724

1 DO ACIDENTE

LOCAL AC NOVA IGUAÇU (SDNY)	MUNICÍPIO NOVA IGUAÇU	UF RJ	COMAN III	FASE DA OPERAÇÃO POUSO
CLASSIF. ACIDENTE SIPAC-3	HORA LOCAL/POUSO 16:15 'P'	PERÍODO ☒ DIA ☐ NOITE	OUTRAS ANV ENVOLVIDAS ☐ SIM ☒ NÃO	MATRÍCULAS
LOCALIZAÇÃO ☐ EM AERÓDROMO ☒ FORA DE AERÓDROMO	REF. T. OU HOMOLOGADO ☒ SIM ☐ NÃO	COORDENADAS	PLANO DE VÔO ☐ IFR ☐ VFR ☐ VOCOM ☒ NENHUM	ROTA PROPOSTA DE: ☐ VÔO LOCAL ☒ PARA:

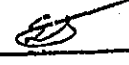
2 DA AERONAVE

FABRICANTE AEROBORO	MODELO AB-115	Nº DE SÉRIE (SE CIVIL) 138 - B	CERTE DE AERONAVEABILIDADE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO
TIPO ÚLTIMA INSPEÇÃO 100 Horas	DATA ÚLTIMA INSP. 05/12/91	OFICINA DE INSPEÇÃO AC NOVA IGUAÇU	HS APÓS ÚLT. INSP. 48:10
OPERADOR / PAIS DE MATRÍCULA AC NOVA IGUAÇU - DAC - BRASIL	ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) AV: GOV ROBERTO SILVEIRA, 1585 NOVA IGUAÇU - RJ		

3 DOS TRIPULANTES

FUNÇÃO PIL	NOME / QUALIFICAÇÃO WILSON DE OLIVEIRA EMERENTINO	IDADE 28
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL) RUA: MACHADO DE ASSIS, nº 36/32 - FLAMENGO		
ESCOLA DE FORMAÇÃO	ANO	CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☒ N POSSUI
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☒ VÁLIDO ☐ VENCIDO	HORAS DE VÔO TOTAL 27:00	ESTADO DE SAÚDE TOTAL 20:00 ÚLT. 24 H 03:20 ÚLT. 72 H 00:20
FUNÇÃO	NOME / QUALIFICAÇÃO	IDADE
ENDEREÇO E TELEFONE (SE CIVIL)		
ESCOLA DE FORMAÇÃO	ANO	CERTIFICADO IFR OU CVI ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO ☐ N POSSUI
CERTIF. CAPAC. FÍSICA OU CARTÃO DE SAÚDE ☐ VÁLIDO ☐ VENCIDO	HORAS DE VÔO TOTAL	ESTADO DE SAÚDE TOTAL ÚLT. 24 H

3

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	18/12/91	PP - FKM

4

HISTÓRICO

009725

O piloto, aluno do Aeroclube de Nova Iguaçu, decolou para a realização de um voo solo no tráfego.

Na primeira aproximação para pouso julgou estar alto e arremeteu no ar para novo tráfego.

Na segunda aproximação tocou com velocidade alta. A aeronave subiu e ao tocar o solo pela segunda vez o piloto perdeu o controle da mesma, saindo da pista e pilonando.

NUMERICA DO RESP	DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
5	18/12/91	PP - FKM

5 DA INVESTIGAÇÃO

ASSINALE TODOS OS ITENS COM S-SIM OU N-NÃO. CASO UM DOS ITENS SEJA ASSINALADO COM S, DEVERÁ HAVER O PROCESSO COMPLETO DE INVESTIGAÇÃO.

- ☐ N ENVOLVEU AERONAVE MILITAR
- ☐ N ENVOLVEU AERONAVE DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR
- ☐ N ENVOLVEU AERONAVE ESTRANGEIRA
- ☐ N PROVOCOU MORTE OU LESÃO GRAVE EM ALGUÉM
- ☐ N PODERÁ TRAZER NOVOS ENSINAMENTOS À PREVENÇÃO

009726

6 DOS DANOS

À AERONAVE CASO HAJA OUTRA AERONAVE ENVOLVIDA, ESPECIFIQUE NO CAMPO 57.

- ☐ TOTAL ☒ GRAVE ☐ LEVE ☐ NENHUM ☐ DESCONHECIDO ☐ ANV DESAPARECIDA

46 PESSOAS (Qtd)

- TRIPULANTE ☐ FATAL ☐ GRAVE ☐ LEVE ☐ ILESO ☐ DESCONHECIDO
- PASSEIRO ☐ FATAL ☐ GRAVE ☐ LEVE ☐ ILESO ☐ DESCONHECIDO
- TERCEIRO ☐ FATAL ☐ GRAVE ☐ LEVE

47 MATERIAIS A TERCEIROS

- HOUE? ☒ NÃO ☐ SIM
- SOMENTE PARA AERONAVES MILITARES DO MAER (NSMA 3-8)
- A OM RESPONSÁVEL PELO TERMO DE AVALIAÇÃO FOI DESIGNADA OPORTUNAMENTE? ☐ SIM ☐ NÃO
- A VERBA PARA INDENIZAÇÃO JÁ FOI REPASSADA PELA SEFA? ☐ SIM ☐ NÃO
- DESCRIÇÃO DOS DANOS:

7 PROCEDIMENTOS LEGAIS

AVIAÇÃO MILITAR

- ☐ SINDICÂNCIA
- ☐ INQUÉRITO ADMINISTRATIVO
- ☐ INQUÉRITO POLICIAL MILITAR
- ☐ INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☐ OUTROS

AVIAÇÃO CIVIL

- ☐ BOLETIM DE OCORRÊNCIA POLICIAL
- ☐ INQUÉRITO POLICIAL
- ☐ TERMO DE TRANSFERÊNCIA (CENIPA 13)
- ☐ INVENTÁRIO (CENIPA 14)
- ☐ OUTROS

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
<i>SA</i>	18/12/91	PP - FKM

009727

8

DANOS SOFRIDOS PELA AERONAVE

SE REFERENTE A OUTRA AERONAVE - 49

MATRÍCULA

49

AVIÕES

COMPONENTE		IRREGU PERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM
HÉLICE	Nº 1		X		
	Nº 2				
	Nº 3				
	Nº 4				
MOTOR	Nº 1		X		
	Nº 2				
	Nº 3				
	Nº 4				
FUSELAGEM					X
TREM DE POUSO				X	
ESTABILIZADOR HOR.					X
PROFUNDOR					X
ESTABILIZADOR VERT.					X

COMPONENTE		IRREGU PERÁVEL	GRAVE	LEVE	NENHUM
LEME DIREÇÃO				X	
ASA ESQUERDA			X		
FLAP ESQUERDO					X
AILERON ESQUERDO					X
ASA DIREITA			X		
FLAP DIREITO					X
AILERON DIREITO					X
ASSENTOS	FRENTE				X
	TRAS.				X
SISTEMAS	CONDUZ.			X	
	LUBRIF.				X
	ELÉTRICO				X
	HIDRÁULICO				-

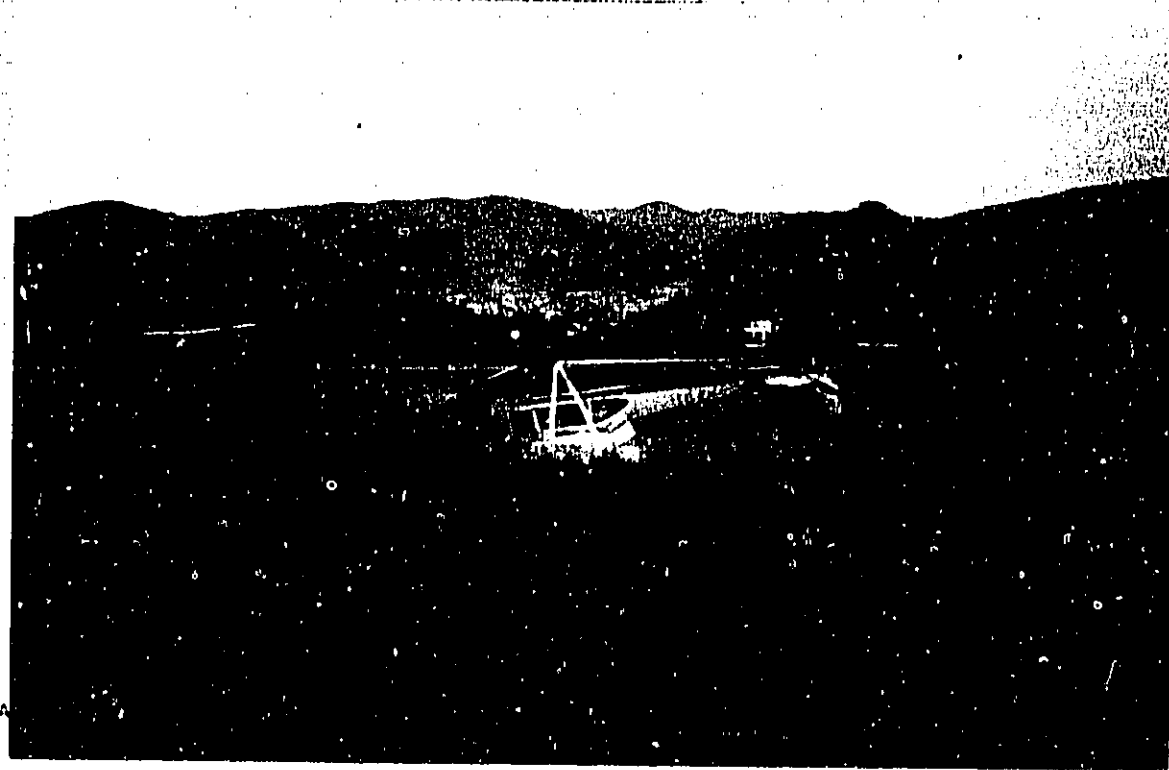
(7) A

QUANTIDADE DE FOTOS	DATA DO AER	IDENTIFICACAO DA AER
8	18/12/91	PP-FKM

13

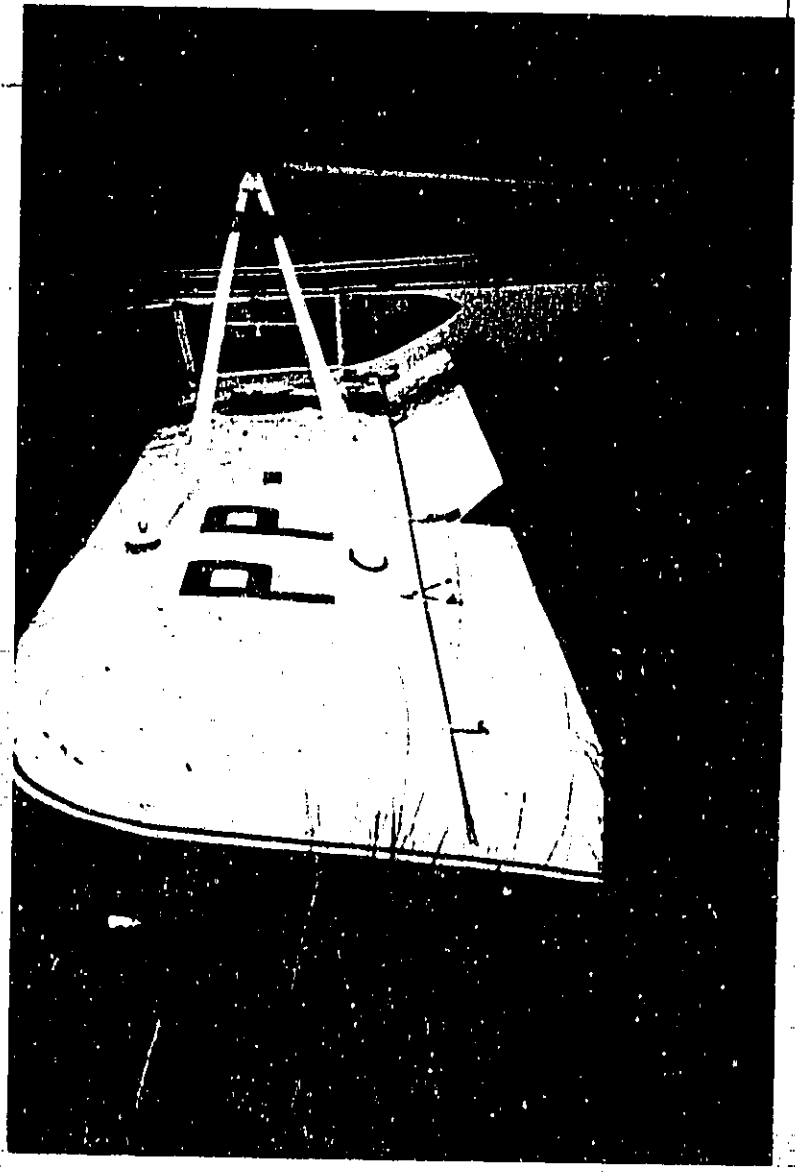
FOTOGRAFIAS

009728



LEGENDA

VISTA GERAL DA AERONAVE.

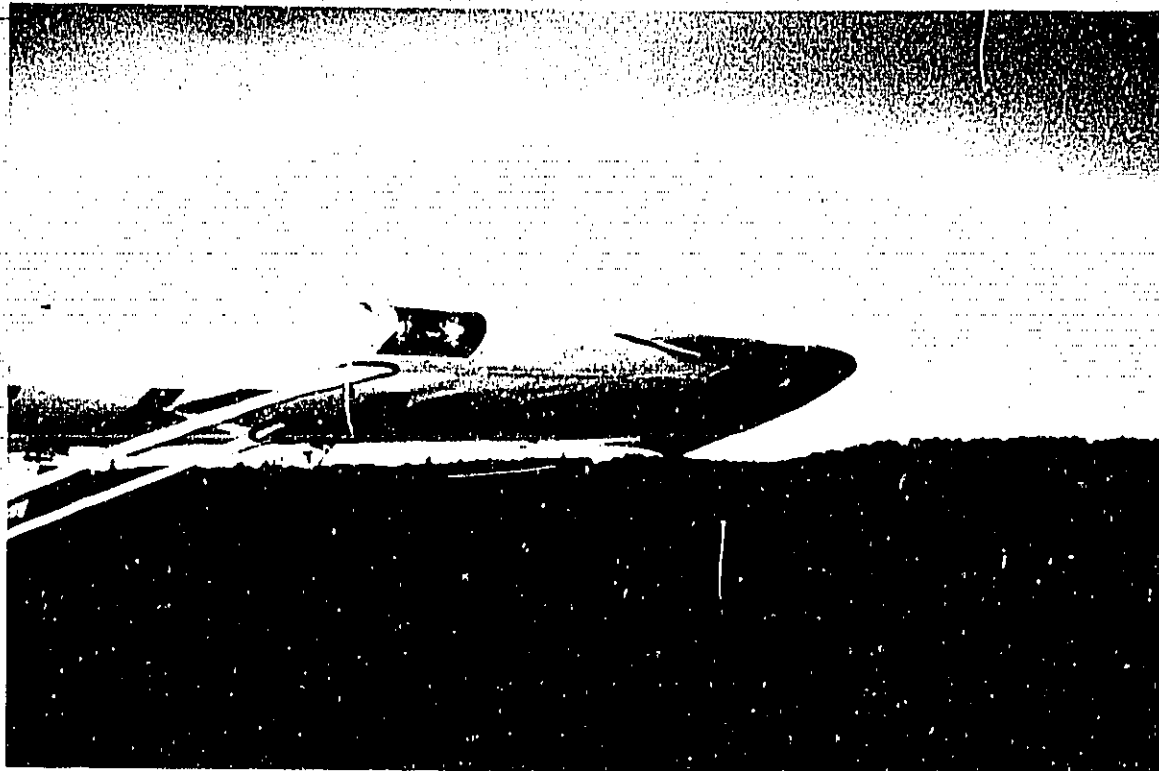


LEGENDA

DETALHE DOS DANOS
CAUSADOS A ASA DIREI
TA.

009729

FOTOGRAFIAS



LEGENDA:

DANOS CAUSADOS NA ASA ESQUERDA.

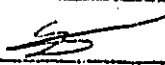


LEGENDA:

DANOS CAUSADOS A HÉLICE E SPINER.

8

A

assinatura do RUPA	DATA DO ACID	NUMERO DA ATIV
	18/12/91	PP-FKM

009730

ANÁLISE

ESTABELEÇA A RELAÇÃO DE CAUSA E EFEITO, ABRANGENDO OS FATORES HUMANO, MATERIAL E OPERACIONAL. PARA OS ACIDENTES QUE EXIJAM INVESTIGAÇÃO COMPLETA, A ANÁLISE DEVERÁ SER FEITA C/ UTILIZAÇÃO DOS DADOS DISPONÍVEIS.

Analisando-se os dados levantados na investigação têm-se os seguintes fatos:

1 - FATOR HUMANO:

Este fator não influenciou para a ocorrência do acidente.

2 - FATOR MATERIAL:

Também este fator não influenciou para a ocorrência do acidente.

3 - FATOR OPERACIONAL:

- O piloto tinha pouca experiência de voo;
- O mesmo não observou a direção do vento ao decolar e realizar o tráfego;
- No primeiro tráfego o piloto fez uma aproximação alta porque estava com vento de cauda, o que o fez arremeter para novo tráfego, mas mesmo assim não observou a direção do vento; e
- Na segunda aproximação, embora estivesse mais alto que o normal, resolveu forçar o pouso. Com vento de cauda e colocando o nariz para baixo, cruzou a cabeceira da pista com velocidade acima da prevista, tocando somente os trens principais. A aeronave, muito embalada; tocou e subiu, voltando ao solo ainda em balada, quando o piloto perdeu o controle da mesma e esta saiu da pista, pilonando e capotando.

A sequência de eventos indica que o piloto apresentou uma deficiência na realização da aproximação para o pouso nas duas aproximações realizadas, originada inicialmente pelo vento de cauda, não observado pelo mesmo.

Na primeira aproximação o piloto corrigiu a falha arremetendo.

Na segunda aproximação o piloto forçou o pouso apesar de não estar estabilizado na aproximação, resultando no cruzamento da cabeceira em alta velocidade e acima da altura prevista.

A redução da velocidade para o pouso, ^{ando}alongamento do pouso, reduziu a pista disponível. Fato considerado ^oconsequente a aproximação não estabilizada.

O toque com os trens principais, com velocidade (e sustentação) provocou a subida da aeronave.

Nesse ponto o piloto deveria ter arremetido. Esse foi o último evento antes da perda de controle.

CONTINUAÇÃO

DOS CAMPOS

53



INDICIA DO RESPI	DATA DO	INSTRUMENTO DA AN.
	18/12/91	PP-FKM

009731

Como consequência da velocidade dos acontecimentos, do estado psicofisiológico gerado no momento do toque na pista e da capacidade do piloto, a perda do controle sobre a aeronave resultou na deficiente aplicação de comandos de voo e de uso dos freios.

Pela sequência de eventos acima expostos pode-se inferir:

1 - O piloto não está familiarizado com o procedimento de "aproximação estabilizada". Falha de julgamento consequente de deficiente instrução.

2 - O piloto não está devidamente padronizado no tráfego, na observação básica da direção e intensidade do vento, na manobra de pouso, e nas correções em caso de anormalidade.

A manutenção da velocidade recomendada e a observação dos pontos previstos para a aproximação correta teriam evitado a progressão ou ampliação das falhas que levaram ao acidente.

A incompreensão da importância do procedimento de arremetida levaram o piloto a forçar desnecessariamente o pouso na segunda aproximação.

A medida em que o solo se aproximava a velocidade dos acontecimentos ultrapassavam sua capacidade de reação.

O acidente foi consequência da série de erros de instrução e de padronização, aliados à pequena experiência do piloto, que impediram-no de reagir adequadamente quando o controle da situação tornou-se crítico.

HIPÓTESE:

O piloto realizou um pouso com velocidade acima do normal por estar com vento de cauda e não ter corrigido a aproximação, tocando com a aeronave embalada e perdendo o controle da mesma.

009732

9

12

CONCLUSÃO

CLASSIFIQUE OS FATORES CONTRIBUINTES DE ACORDO COM A NSNA 3-1 E ASSINALE TODOS COM UMA DAS SEGUINTE LETRAS: S(sim), N(não), M(não pesquisado) e I(indeterminado)

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ASSD.	MATRÍCULA DA ANV
	18/12/91	PP-FKM

FATOR HUMANO		FATOR OPERACIONAL	
☒ ASPECTO FISIOLÓGICO	☒ DEF. MANUTENÇÃO	☒ DEF. INFRA-ESTRUT.	☒ DEF. JULGAMENTO
☒ ASPECTO PSICOLÓGICO	☒ DEF. INSTRUÇÃO	☒ DEF. PESSOAL APOIO	☒ NEGLIGÊNCIA
FATOR MATERIAL	☒ DEF. SUPERVISÃO	☒ INF. MEIO AMBIENTE	☒ IMPRUDÊNCIA
☒ DEFICIÊNCIA DE PROJETO	☒ POUCA EXP. VÔO/NA ANV	☒ DEF. APLIC. CND	☒ OUSADIA
☒ DEFICIÊNCIA DE FABRICAÇÃO	☒ DEF. COORD. CADRE	☒ ESQUECIMENTO	☒ INDISCIPLINA DE VÔO
☒ DEF. MANUSEIO DO MATERIAL	☒ CONDO. MET. ADVERSAS	☒ DEF. PLANEJAMENTO	☒ OUTROS ASPECTOS OP.
☐ INDETERMINADO		☐ OUTROS	

DESCREVA TODOS OS FATORES NÃO ASSINALADOS COM A LETRA N:

1 - FATOR PSICOFISIOLÓGICO:

O tripulante estava com seu CCF em vigor. Não foi possível determinar se outros fatores teriam influenciado na redução de sua capacidade psíquica e motora durante a ocorrência.

2 - DEFICIENTE INSTRUÇÃO:

As deficiências apontadas indicam que o piloto apresenta dificuldades de padronização características de deficiente instrução.

3 - DEFICIENTE SUPERVISÃO:

O piloto apresentou um comportamento inadequado ao vôo. Estando em fase de formação essa despadronização é um indício claro de deficiente acompanhamento de sua progressão na instrução. Essa falha provocou a perda de uma aeronave e poderia ter causado a morte do tripulante.

4 - POUCA EXPERIENCIA VÔO/NA ANV:

Os fatos dispensam comentários.

5 - DEFICIENTE APLICAÇÃO DE COMANDOS:

A deficiente aplicação de comando foi a pedra final do dominó que levou ao pilotamento da aeronave, no entanto, parte dessa falha é devida à inexperiência do piloto. A outra parte pode ter sido resultante de uma falta de instrução adequada para correções de situações anormais durante os procedimentos de aproximação e pouso.

13

PROPOSTAS DE RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA

10

RUBRICA DO RESP.	DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA ANV
	18/12/91	PP-FKM

009733

OBSERVE AS ORIENTAÇÕES NO VERSO DESTA FOLHA ANTES DE ELABORÁ-LAS (REFERIR-SE À MSNA 3-9).

À SIPAC-3

O SERAC-3 deverá realizar uma Vistoria de Segurança de Voo no Aeroclube de Nova Iguaçu dando especial atenção ao setor de instrução daquela entidade.

Ao SERAC-3, DAC e CENIPA

Os instrutores, pilotos e alunos que operam Aeroboero deverão ser orientados para os fatos ocorridos nesse acidente (aproximação desestabilizada, erros de padronização, desobediência a procedimentos recomendados e falta de iniciativa ou iniciativa inadequada em caso de situações anormais durante a manobra de pouso).

Ao DAC - TE-3

Os aeroclubes deverão, à luz do acidente em pauta, reformular os padrões de instrução para esta fase da formação de pilotos. Sugere-se inclusive que os números de horas para o voo solo sejam ampliados, prevendo-se com isso maior durabilidade do AB-115 em instrução.

14

CUSTO DA INVESTIGAÇÃO E OUTRAS INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS

DATA DO ACID.	MATRÍCULA DA A.V.
18/12/91	PP-FKM

009734

CASO A INVESTIGAÇÃO SE ENCIPIR NO RP, DESCRIRIR O SEU CUSTO, REFERIR-SE À NSMA 3-0.

NIL

15

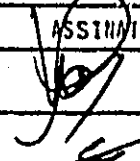
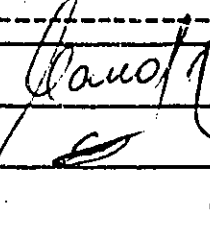
AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS JUSTIFIQUE A INEXISTÊNCIA DESTAS AÇÕES

Dadas as características do acidente, nenhuma ação corretiva foi adotada.

16

CIAA

REGISTRAR A CIAA DESIGNADA QUANDO O ACIDENTE ENQUADRAR-SE NO ITEM 5, PG 4, SENDO NECESSÁRIAS APENAS AS ASSINATURAS DO PRESIDENTE E DO OSV. CASO SE ENCERRE NO RP, LISTE, COM AS ASSINATURAS, O CHEFE DA DIPAA OU SIPAA, OSV E O(S) RESPONSÁVEL(EIS) PELO(S) FATOR(ES) PESQUISADO(S).

FUNÇÃO	NOME, POSTO/TÍTULO, UNIDADE/EMPRESA	ASSINATURA	DATA
PRESIDENTE	ADILSON PENA DE MORAES - MAJ AV		
OSV	RICARDO JUCIOLI STRUCKEL - MAJ AV		12 02 92
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO FISIOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO ASPECTO PSICOLÓGICO - FH			
RESPONSÁVEL PELO FATOR MATERIAL	CARLOS ALBERTO R CAIXA - MAJ ESP AV		07.02.92
RESPONSÁVEL PELO FATOR OPERACIONAL	RICARDO JUCIOLI STRUCKEL - MAJ AV		12 02 92
OUTROS MEMBROS			

COMANDO INVESTIGADOR

12

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
18/12/91	PP-FKM

17

PARECER E DETERMINAÇÕES

009735

O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

- SE NÃO CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO, DEVERÁ EXPLICAR O PORQUÊ E EMITIR O SEU PARECER
- DEVERÁ DETERMINAR AÇÕES DE CARÁTER ADMINISTRATIVO E/OU OPERACIONAL, EM FUNÇÃO DOS ASPECTOS VERIFICADOS ATRAVÉS DA INVESTIGAÇÃO, SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Esta Chefia concorda com a conclusão emitida neste relatório.

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

DOUGLAS FERREIRA MACHADO - TEN CEL. AV - CH SERAC-3

14 02 92

COMANDO INVESTIGADOR

13

DATA DO ACIO	MATRÍCULA DA AMV
18/12/91	PP-FKM

18

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

009736

O COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR:

- a) SE NÃO CONCORDAR COM RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA EMITIDA OU PROPOSTA, DEVERÁ EMITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;
- b) DEVERÁ EMITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Esta Chefia concorda com a Recomendação de Segurança proposta neste relatório.

COMANDANTE, CHEFE OU DIRETOR

DOUGLAS FERREIRA MACHADO - TEN CEL AV - CII SERAC-3

14 02 92

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

14

DATA DO ACID	MATRÍCULA DA ANV
18/12/91	PP-FKM

19

PARECER E DETERMINAÇÕES

009737

O COMANDANTE OU DIRETOR

- a - SE NÃO CONCORDAR COM A CONCLUSÃO DA INVESTIGAÇÃO OU COM OS ENDOSSOS ANTERIORES, DEVERÁ EXPLICAR O PORQUÊ E EMITIR O SEU PARECER.
- b - DEVERÁ DETERMINAR AÇÕES DE CARÁTER ADMINISTRATIVO E/OU OPERACIONAL EM FUNÇÃO DOS ASPECTOS VERIFICADOS ATRAVÉS DA INVESTIGAÇÃO, SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Concordo com a conclusão.

63

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - RENATO CLAUDIO COSTA PEREIRA

64

Assinatura

DATA

11/03/92

ENDOSSO PELA CCI
COMANDO, DEPARTAMENTO OU DIRETORIA

DATA DO ACID	MATRICULA DA ANV
18/12/91	PP-FKM

15

20

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

009738

O COMANDANTE OU DIRETOR

- a) SE NÃO CONCORDAR COM AS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA EMITIDAS OU PROPOSTAS, DEVERÁ EMITIR OU PROPOR NOVAS RECOMENDAÇÕES;
b) DEVERÁ EMITIR OU PROPOR RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA ADICIONAIS SEMPRE QUE JULGAR NECESSÁRIO.

Concordo com as recomendações propostas, informando que a TE-3 será cientificada quanto à recomendação nº 03.

COMANDANTE OU DIRETOR

Brig do Ar - RENATO CLAUDIO COSTA REPEIRA
WALTON LAGE - Cel. Av.

DATA

11 03 92

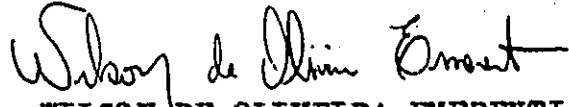
ANEXO 1

DECLARAÇÃO

009739

Declaro, para os devidos fins, que cerca das 18:15 h UTC, decolei a bordo da aeronave AB-115, matrícula PP-FKM, para a realização de voo de instrução solo; a decolagem foi normal; após um voo em torno da pista fiz a primeira aproximação para pouso, cruzando a cabeceira um pouco alto, pelo que arremeti; a segunda aproximação, a exemplo da primeira, também foi alta mas, face a extensão da pista ser suficiente, resolvi prosseguir no pouso, tendo observado que a velocidade indicada estava em torno de 75 MPH, portanto acima do máximo recomendado de 70 MPH para cruzamento da cabeceira da pista; tentei diminuir a velocidade indicada para a realização de um pouso seguro, entretanto, talvez por uma variação da direção e intensidade do vento, o avião acelerou e bateu no solo com as rodas principais, retornando ao ar; após esta flutuação, o avião chocou-se com o solo e pilonou, ocasionando, somente, danos materiais.

Nova Iguaçu, 18 de dezembro de 1991



WILSON DE OLIVEIRA EMERENTINO