

27-3-62

T1-329 F

Modelo CAT-G.

Propietario

Seguro: none

Certif. Aeronautes: none:

Destinado accidente Arizona (Gte)

CONDICION:

Resada



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

000232

2 de abril de 1962.-

A : Junta de Aviación Civil

DE : Rodolfo Echandi L.

ASUNTO : Accidente de la aeronave TI-329-F operada por Aviación Agrícola Limitada, ocurrido el día martes 27 de marzo de 1962 a las 1630Z aproximadamente en las vecindades de Chaparral de Puntarenas.-

Nombre del propietario
Operador por
Fecha de matrícula
Servicio a que se destina

Aviación Agrícola Limitada
Aviación Agrícola Limitada
Julio 1o. de 1961
Fumigación

DESCRIPCION DE LA AERONAVE:

Fabricante
Modelo
Año de construcción
Tipo
Serie
Capacidad combustible
Capacidad lubricante
Tripulantes
Capacidad pasajeros
Peso Bruto
Peso vacío
Peso utilizable

Grumman Aircraft
AG CAT - 164
1961
Biplano
No. 66
32 U.S. Galones
20 U.S. cuartos
1 piloto
restringido para pasajeros
3.850 libras
2.650 libras
1.200 libras

DESCRIPCION DEL MOTOR:

Fabricante
Modelo
Serie
Tipo

Continental
W-670-6-N
No. 5186
Mono-estrella Radial, 7 cilindros

...



DESCRIPCION DE LA HELICE:

Fabricante	McCauley
Modelo del Núcleo	No. 41-D-5926
Serie	AC-42-5948
Modelo de Aspas	Diss-35-135-6

EXPERIENCIA Y CAPACIDAD DEL PILOTO:

El Capitán Cecil A. Murray, Licencia comercial 269-C-63 con 6.050 horas de vuelo.

Examen médico: efectuado el día 17 de junio de 1961 por el Dr. Mario Gamboa, válido hasta junio 17 de 1962.-

HISTORIA DEL VUELO:

El vuelo se inició en el Aeropuerto de La Sabana el día martes 27 de marzo a las 1539Z con destino a Cañas, Guanacaste, llevando como pasajero en el tanque de fumigación al empleado de él, señor Raymond Rose.

En las cercanías de Quebrada Seca, Hacienda El Chapernal, kilómetro 136 de la Carretera Panamericana a unas 6 millas al Noreste, volando a una altura de 5.600 pies aproximadamente, se produjo una vibración que fue aumentando hasta el momento que se escuchó un fuerte ruido en el motor; segundos después la aeronave asumió una posición totalmente vertical que ocasionó una barrena progresiva, resultando en una colisión contra el suelo; por la posición en que se encontraron los restos de la aeronave se deduce que esta se estrelló en un ángulo aproximado de 70 grados.

EXAMEN DE LAS PARTES EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE:

MOTOR:

El motor fue encontrado aproximadamente de 4 a 5 millas al Noreste del lugar en que quedó la aeronave, siendo su estado el siguiente:

...



Montante del Motor: Permaneci6 con los restos de la aeronave, faltando únicamente un soporte de tornillo que se desprendi6 con el perno del soporte.

"Block": Presenta fuertes quebraduras en los accesorios exteriores (Magneto, Carburador, etc.), la estrella de los cilindros se encuentra con sus estrías de enfriamiento bastante dañadas, lo mismo que tapas de válvulas, tubos de escape etc.

El principal daño aparece al haberse quebrado la caja de nariz y haberse separado con la hélice.

Examinada detalladamente la fractura de la caja se observa que ésta se produjo al momento del accidente, no habiendo vestigios de daños anteriores (rajaduras viejas).

Los pistones con sus bielas se encuentran en perfecto estado lo mismo que las válvulas y varillas de empuje, indicando que el motor nunca se trab6. Los tornillos del montante se encuentran con su tuerca de seguridad y su pasador correctamente sujetado, quebrándose la cabeza por fuerza de torsión producida por la fuerte vibración.

AERONAVE:

La aeronave al colisionar con el suelo en un ángulo aproximado de 70 grados, el impacto principal fue recibido por la parte delantera del fuselaje, mostrándose bastante dañada hasta la cabina de mando; las alas superiores e inferiores por fuerza hicieron un esfuerzo para adelante causando un delinamiento y posible distorsión en los largueros frontales y traseros.

El fuselaje de la parte de la cabina de mandos hacia la cola presente una ligera -- distorsión hacia la derecha.

Posiblemente todos los puntos de unión y soporte en el fuselaje han recibido esfuerzos mayores de los que están supuestos a soportar.

El tren de aterrizaje está totalmente destruido.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 4 -

CAUSAS PROBABLES DEL ACCIDENTE:

A la aeronave en vuelo se le desprendió una sección de la hélice, lo que produjo - desbalance y vibración, causando la quebradura de la caja de la nariz y consecuentemente el desprendimiento de estas dos secciones; segundos después y debido a una fuerza de torsión se quebraron los pernos del montante, produciendo la separación del motor.

HORAS DE OPERACION:

Al momento del accidente:

Aeronave	445:36 horas
Motor	229:42 horas
Hélice	445:36 horas



Rodolfo Echandi L.
Sub-Director General de Aeronáutica

REL:opa.-

1:5.000

Jul 1955

Accidente TI-329-F.

Suspensión Licencia

Piloto L. Cecil Murray.

LA GACETA — DIARIO OFICIAL

Jueves 14 de junio de 1962.

Nº 71.—Ministerio de Gobernación.—San José, a las ocho horas del cinco de junio de mil novecientos sesenta y dos.

Apelación.

Conoce este Despacho del recurso interpuesto por el señor Cecil Murray Lindo, contra la resolución de la Junta de Aviación Civil, que le impuso una sanción de suspensión de licencia de piloto comercial, por espacio de cuatro meses.

Resultando:

1º—Por el artículo 2º de la sesión Nº 895 del 5 de abril próximo pasado, la Junta de Aviación Civil, impuso al señor Murray Lindo, una suspensión de 4 meses como aviador comercial, por el hecho de haber llevado un pasajero en la aeronave Grumman AG-CAT, matrícula TI-329-F, sin estar autorizado para ello, la que sufrió un accidente en ese viaje, al separársele el motor a una altura de 5.600 metros y caer en la Hacienda "El Chapernal" de Puntarenas.

2º—No conforme con dicha resolución, el interesado apeló para ante este Despacho; y

Considerando:

1º—Procede este Despacho a confirmar lo resuelto en la resolución impugnada, ya que se tienen por demostrados los hechos que dieron base a dicha resolución, y encuentra, que la suspensión impuesta al recurrente, es de rigor, debido a la imprudencia en que incurrió, al llevar en su nave—autorizada para operaciones de agricultura— a un pasajero, en el espacio del tanque de fumigación.

2º—En vista de las necesidades agrícolas, opta este Despacho por acoger su solicitud y en ejecución de esta resolución, se procederá a abonar el tiempo que de hecho ha estado suspendido; además, se procederá a ejecutar ésta, una vez pasado el período de las cosechas de algodón, ya que la empresa de la parte recurrente, es la encargada de los servicios de fumigación y otros, en la provincia de Guanacaste.

Por tanto,

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Y EL MINISTRO DE GOBERNACION,
POLICIA, JUSTICIA Y GRACIA,
RESUELVEN:

Confirmar la resolución venida en alzada; en su ejecución, se abonará el tiempo que ha estado suspendido antes del día de hoy, y se suspende la misma, hasta tanto no pase el período de las cosechas de algodón en la provincia de Guanacaste.

Publiquese.—FRANCISCO J. ORLICH.
El Ministro de Gobernación,—F. Goicoechea.



14-6-62-

N° 71

MINISTERIO DE GOBERNACION.- San José, a las ocho horas del cinco de junio de mil novecientos sesenta y dos.-

APELACION

Conoce este Despacho del recurso interpuesto por el señor CECIL MURRAY LINDO, contra la Resolución de la Junta de Aviación Civil, que le impuso una sanción de suspensión de licencia de piloto comercial, por espacio de cuatro meses.

RESULTANDO

- 1°) Por el artículo 2° de la Sesión N° 895 del 5 de abril próximo pasado, la Junta de Aviación Civil, impuso al señor Murray Lindo, una suspensión de 4 meses como aviador comercial, por el hecho de haber llevado un pasajero en la aeronave Grummen AG-CAT, matrícula TI-329-F., sin estar autorizado para ello, la que sufrió un accidente en ese viaje, al separársele el motor a una altura de 5.600 metros y caer en la Hacienda El Chapernal de Puntarenas.
- 2°) No conforme con dicha resolución, el interesado apeló para ante este Despacho; y

CONSIDERANDO

- 1°) Procede este Despacho a confirmar lo resuelto en la resolución impugnada, ya que se tienen por demostrados los hechos que dieron base a dicha resolución, y encuentra, que la suspensión impuesta al recurrente, es de rigor, debido a la imprudencia en que incurrió, al llevar en su nave- autorizada para operaciones de agricultura- a un pasajero, en el espacio del tanque de fumigación.
- 2°) En vista de las necesidades agrícolas, opta este Despacho por acoger su solicitud y en ejecución de esta resolución, se procederá a abonar el tiempo que de hecho ha estado suspendido; además, se procederá a ejecutar ésta, una vez pasado el período de las cosechas de algodón, ya que la empresa de la parte recurrente, es la encargada de los servicios de fumigación y otros, en la Provincia de Guanacaste.-

Por tanto,

1 TIOIA Y GRACIA;

2 RESUELVEN:

3 Confirmar la resolución venida en alzada; en su ejecución, se abonará el tiempo
4 que ha estado suspendido antes del día de hoy, y se suspende la misma, hasta -
5 tanto no pase el período de las cosechas de algodón en la Provincia de Guanacas
6 te.-

7 Publíquese.-

8 FRANCISCO J. ORLICH

9 F. G. ZICOECHEA
10 *[Signature]*
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

VMIV



No. _____

MINISTERIO DE GOBERNACION
JUNTA DE AVIACION CIVIL

SAN JOSE, COSTA RICA

18 de mayo de 1962

Señor
Fernando Goicoechea Q.
Ministro Gobernación
PRESENTE

Estimado señor Ministro:

Me permito transcribirle el artículo tercero de la sesión número 903, celebrada por la Junta de Aviación Civil el día 14 de mayo del año en curso, que dice:

"Art. 3. - El señor Cecil Murray, por escrito fechado 10 de mayo, interpone recurso de apelación ante el Ministerio de Gobernación, del acuerdo segundo de la sesión 895, por el cual se le suspendió sus licencia de piloto comercial, por un período de cuatro meses, por infracción cometida al transportar un pasajero en una aeronave que no era apropiada ni estaba autorizada para ello. Habiendo presentado el recurso dentro del término que establece la Ley, después de denegada la revocatoria pedida anteriormente se resuelve aceptar la apelación interpuesta para ante el Ministerio de Gobernación, a quien se remitirá el expediente respectivo."

De Ud. atentamente,

JUNTA DE AVIACION CIVIL


Miguel A. Rodríguez
SECRETARIO

mebc.



Nº K 218117

10 de Mayo de 1962.

Señores Miembros de la

Junta de Aviación Civil

S. D.

Muy estimados señores:

Yo, CECIL MURRAY LINDO, conocido de Ustedes, de la manera más atenta me presento a recurrir en apelación ante el Señor Ministro de Gobernación, del acuerdo segundo de la sesión 895 celebrada por esa Junta el día 5 de Abril próximo pasado. Este recurso lo interpongo después de agotar la solicitud de revisión y revocatoria que gestioné y que Ustedes me denegaron en artículo segundo de la sesión número 898 del 23 del mismo Abril.

Para agotar la alzada les ruego disponer el traspaso del expediente al Señor Ministro de Gobernación ante quien me apersonaré oportunamente en defensa de mis intereses, buscando la revocatoria de la suspensión que Ustedes me impusieron en mi concepto en un exceso de energía.

Para notificaciones de segunda instancia señalo mi oficina en esta ciudad.

Autentica:

Oscar Gallegos Gurdian

Recibido a las 13:30 horas del día 10 de mayo de 1962. - M. B. B. -



MINISTERIO DE GOBERNACION
JUNTA DE AVIACION CIVIL

SAN JOSE, COSTA RICA

No. _____

27 de abril de 1962

7.3

Señor
Cecil Murray
PRESENTE

Estimado señor:

Me permito transcribirle el artículo segundo de la sesión número 898 celebrada por la Junta de Aviación Civil el día 23 de abril del año en curso, y que dice:

"Art. 2. - El señor Cecil Murray, hace entrega en esta sesión de un escrito por el cual pide revocatoria al acuerdo segundo de la sesión 895 celebrada el día 5 de abril en curso, en el que se le suspendió la licencia de piloto comercial por haber transportado un pasajero en una aeronave que no estaba autorizada para ello. Además advierte en el memorial que no cabe la calificación de "acción dolosa" tal como aparece en el acuerdo de esta Junta, a la infracción cometida, por cuanto al transportar como pasajero al señor Raymond Rose, en su avión, no estaba procediendo con intención delictuosa; lo llevaba a su finca de Cañas para asuntos de labores ordinarias, pero desde luego suponiendo que no corría peligro y que con su transporte no se estaba perjudicando a nadie. A este respecto estima la Junta que, como lo dice el señor Murray, no debe considerarse el hecho como "acción dolosa", sino culpable, por lo que se acuerda modificar el artículo segundo mencionado, eliminando de su texto el término "acción dolosa". En cuanto a la revocatoria solicitada de la resolución, no encuentra esta Junta mérito para acceder dada la gravedad de la falta, por lo que se resuelve mantener la suspensión de la licencia de piloto comercial del señor Cecil Murray".

De Ud. muy atentamente,

JUNTA DE AVIACION CIVIL


Miguel A. Arce
SECRE



Nº K 013272

Abril 16 de 1962.

Señores Miembros de la

JUNTA DE AVIACION CIVIL,

S. D.

Muy estimados Señores:

Yo, CECIL MURRAY LINDO, conocido por Ustedes como dueño y Gerente de AVIACION

AGRICOLA LIMITADA y en mi carácter personal, ante esa Honorable Junta me presento

a pedir revocatoria y en su defecto revisión del artículo segundo de la sesión número

895 celebrada por Ustedes el día 5 de los corrientes.

Baso esta gestión en el artículo 134 de la Ley General de Aviación civil y en el error que

sin duda aparece en la resolución, cuando para condenarme en ella pusieron que cometí

acción "dolosa" por llevar a un "pasajero" en la nave.

Creo tener derecho a explicarles, que no fué por "dolo" -término esencialmente de índole

penal, materia sólo de aquellos tribunales- por lo que llevaba en el avión al Sr. Raymond

Rose. No estábamos en ninguna acción delictuosa: lo llevaba a mi finca de Cañas para

asuntos de labores ordinarias, pero desde luego, a sabiendas que no corría el menor pe-

ligro, que con su transporte no se estaba perjudicando nadie, que su transporte era gratuí-

to y que en realidad, así no se trataba de un pasajero como fríamente Ustedes lo determina-

ron.

Como observación aparte, personal si se quiere, les hago ver la ironía de que Ustedes lo

que castigan, es el hecho que me salvó la vida, la presencia del Sr. Rose en el avión en

el momento de desprenderse su motor.

En toda forma, me permito repetir que en aquella ocasión no estaba actuando con la

malicia que supone el dolo y que esa calificación debería hacerla -de existir- un Jues

Penal y no Ustedes, de conformidad con el artículo 131 de la Ley General de Aviación

Civil, que en lo conducente dice:

"Cuando halla mérito suficiente para considerar que se ha cometido alguna infracción

de esta Ley... . Demostrada la infracción se proveerá como corresponda en lo administra-

tivo, sin perjuicio de pasar a las autoridades judiciales el mérito de los autos provisio-

nales para los efectos correspondientes. . . ."

De acuerdo con todo lo expuesto, les ruego derogar el acuerdo impugnado en cuanto dice en su Considerando 2) ". . . pero sí hubo acción dolosa del piloto al haber llevado un pasajero en esa aeronave que no está autorizada para ello. . . ." y después, el párrafo 2) de su POR TANTO.

Si no están conformes con la derogatoria, les ruego por lo menos suprimir del acuerdo el término "acción dolosa" y así, cambiarme la pena por una restricción administrativa que conforme mi actuación abierta, clara y solo en virtud de mis labores sin tendencia a enriquecerme en perjuicio de otros, sin provocar situaciones de peligro, creo que de ninguna manera podría ser mayor de una amonestación.

Les agradeceré mucho la colaboración que se sirvan darme y me suscribo de Ustedes su afectísimo servidor y amigo,

Cecil Murray Lindo.

P.D. : Para notificaciones en este asunto señalo mi oficina en esta ciudad, la misma donde recibí la notificación del acuerdo impugnado.

Auténtica:

OSCAR GALLEGOS GURDIAN

Abogado.-

MINISTERIO DE GOBERNACION
JUNTA DE AVIACION CIVIL

SAN JOSE, COSTA RICA

Abril 13 de 1962.

7.3

Señor
Cecil Murray
Apartado 2568
CIUDAD. -

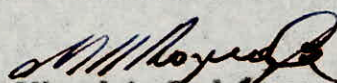
Estimado señor:

Nos permitimos transcribirle el artículo segundo de la sesión número 895 celebrada por la Junta de Aviación Civil el día 5 de abril del año en curso y que dice:

"Art. 2. - Se dio lectura al expediente formado con la investigación del accidente ocurrido el día 27 de marzo del año en curso a la aeronave Grumman AG-CAT, matrícula la TI-329-F, propiedad de Aviación Agrícola Limitada, mientras se encontraba en vuelo de San José a Cañas, Guanacaste, a la altura de Aranjuez, Puntarenas, al mando del piloto Cecil Murray. Del texto de ése expediente y del informe allí rendido por el Sub-Director General de Aviación, se desprende: 1) Que en las proximidades de Quebrada Seca, Hacienda El Chapernal de Puntarenas, cuando la aeronave volaba a una altura de 5.600 pies, se produjo el desprendimiento de una sección de la hélice, causando con ello desbalance y vibración que ocasionó la separación del motor y en esa forma el avión tomó una posición vertical entrando en una serie de barrenas hasta que se estrelló contra el suelo. 2) Que según consta de la propia declaración del piloto, el avión llevaba como pasajero, en el espacio del tanque de fumigación, al señor Raymond Rose, empleado de Aviación Agrícola Limitada. Resulta de los términos del informe, como queda dicho, que el accidente se debió al desprendimiento de parte de la hélice y como consecuencia a la caída del motor mientras la aeronave se encontraba en vuelo por lo que no se puede atribuir a negligencia o impericia del capitán Cecil Murray, pero si hubo acción dolosa del piloto al haber llevado un pasajero en esa aeronave que no está autorizada para ello. POR TANTO, de acuerdo con las conclusiones de la referida información, se acuerda: 1) Declarar que el accidente relacionado no se debió a negligencia o impericia del piloto Cecil Murray, sino a la causa mencionada. 2) Por el hecho de llevar un pasajero esa aeronave que no está autorizada para ese transporte tratándose de una infracción a la Ley que debe sancionarse, se acuerda imponer al Capitán Cecil Murray una suspensión de su licencia de piloto comercial número 269-C-63, por el término de cuatro meses, que se contarán a partir de la firmeza de este acuerdo."

De Ud. atentamente,

JUNTA DE AVIACION CIVIL


Miguel A. Rodríguez
SECRETARIO

Cop: Sr. Rodolfo Vargas L.

ccm. -

TELEGRAMA OFICIAL



28 DE Marzo DE 1962

Señor Julio Sanchez MAYOR

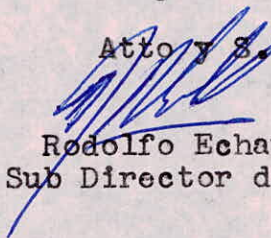
694 - Imp. Nacional - 1961 Comandancia de Puntarenas

P R E F E R E N C I A .

~~Estimado Mayor:~~

Ruegole a Ud muy Atentamente prestarnos su valiosa colaboración de personas en la búsqueda del motor que perteneció a la aeronave TI-329-F accidentada el 27 de marzo pasado en las cercanías de Chapernal de Puntarenas.

Atto y S.S.


Rodolfo Echandi Lahmann
Sub Director de Aviación Civil



28 MAR. 1962

No.	Palabras	VALOR	
		¢	Cts.

INTRODUCIDO EL DIA _____ DE _____ DE 196__ A LAS _____

TRASMITIDO EL DIA _____ DE _____ DE 196__ A LAS _____

El Telegrafista,



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

SAN JOSE, COSTA RICA

2 de abril de 1962.-

A : Junta de Aviación Civil

DE : Rodolfo Echandi L.

ASUNTO : Accidente de la aeronave TI-329-F operada por Aviación Agrícola Limitada, ocurrido el día martes 27 de marzo de 1962 a las 1630Z aproximadamente en las vecindades de Chapernal de Puntarenas.-

Nombre del propietario
Operador por
Fecha de matrícula
Servicio a que se destina

Aviación Agrícola Limitada
Aviación Agrícola Limitada
Julio 1o. de 1961
Fumigación

DESCRIPCION DE LA AERONAVE:

Fabricante
Modelo
Año de construcción
Tipo
Serie
Capacidad combustible
Capacidad lubricante
Tripulantes
Capacidad pasajeros
Peso Bruto
Peso vacío
Peso utilizable

Grumman Aircraft
AG CAT - 164
1961
Biplano
No. 66
32 U.S. Galones
20 U.S. cuartos
1 piloto
restringido para pasajeros
3.850 libras
2.650 libras
1.200 libras

DESCRIPCION DEL MOTOR:

Fabricante
Modelo
Serie
Tipo

Continental
W-670-6-N
No. 5186
Mono-estrella Radial, 7 cilindros

...



DESCRIPCION DE LA HELICE:

Fabricante	McCauley
Modelo del Núcleo	No. 41-D-5926
Serie	AC-42-5948
Modelo de Aspas	Diss-35-135-6

EXPERIENCIA Y CAPACIDAD DEL PILOTO:

El Capitán Cecil A. Murray, Licencia comercial 269-C-63 con 6.050 horas de vuelo.

Examen médico: efectuado el día 17 de junio de 1961 por el Dr. Mario Gamboa, válido hasta junio 17 de 1962.-

HISTORIA DEL VUELO:

El vuelo se inició en el Aeropuerto de La Sabana el día martes 27 de marzo a las 1539Z con destino a Cañas, Guanacaste, llevando como pasajero en el tanque de fumigación al empleado de él, señor Raymond Rose.

En las cercanías de Quebrada Seca, Hacienda El Chapernal, kilómetro 136 de la Carretera Panamericana a unas 6 millas al Noreste, volando a una altura de 5,600 pies aproximadamente, se produjo una vibración que fue aumentando hasta el momento que se escuchó un fuerte ruido en el motor; segundos después la aeronave asumió una posición totalmente vertical que ocasionó una barrena progresiva, resultando en una colisión contra el suelo; por la posición en que se encontraron los restos de la aeronave se deduce que esta se estrelló en un ángulo aproximado de 70 grados.

EXAMEN DE LAS PARTES EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE:

MOTOR:

El motor fue encontrado aproximadamente de 4 a 5 millas al Noreste del lugar en que quedó la aeronave, siendo su estado el siguiente:

...



Montante del Motor: Permaneci6 con los restos de la aeronave, faltando únicamente un soporte de tornillo que se desprendi6 con el perno del soporte.

"Block": Presenta fuertes quebraduras en los accesorios exteriores (Magnetos, Carburador, etc.), la estrella de los cilindros se encuentra con sus estrías de enfriamiento bastante dañadas, lo mismo que tapas de válvulas, tubos de escape etc.

El principal daño aparece al haberse quebrado la caja de nariz y haberse separado con la hélice.

Examinada detalladamente la fractura de la caja se observa que ésta se produjo al momento del accidente, no habiendo vestigios de daños anteriores (rajaduras viejas).

Los pistones con sus bielas se encuentran en perfecto estado lo mismo que las válvulas y varillas de empuje, indicando que el motor nunca se trab6. Los tornillos - del montante se encuentran con su tuerca de seguridad y su pasador correctamente sujetado, quebrándose la cabeza por fuerza de torsión producida por la fuerte vibración.

AERONAVE:

La aeronave al colisionar con el suelo en un ángulo aproximado de 70 grados, el - impacto principal fue recibido por la parte delantera del fuselaje, mostrándose bastante dañada hasta la cabina de mando; las alas superiores e inferiores por inercia hicieron un esfuerzo para adelante causando un delinamiento y posible distorsión - en los largueros frontales y traseros.

El fuselaje de la parte de la cabina de mandos hacia la cola presente una ligera -- distorsión hacia la derecha.

Posiblemente todos los puntos de unión y soporte en el fuselaje han recibido esfuerzos mayores de los que están supuestos a soportar.

El tren de aterrizaje está totalmente destruido.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

SAN JOSE, COSTA RICA

- 4 -

CAUSAS PROBABLES DEL ACCIDENTE:

A la aeronave en vuelo se le desprendió una sección de la hélice, lo que produjo - desbalance y vibración, causando la quebradura de la caja de la nariz y consecuentemente el desprendimiento de estas dos secciones; segundos después y debido a una fuerza de torsión se quebraron los pernos del montante, produciendo la separación del motor.

HORAS DE OPERACION:

Al momento del accidente:

Aeronave	445:36 horas
Motor	229:42 horas
Hélice	445:36 horas



Rodolfo Echandi L.
Sub-Director General de Aeronáutica

REL:opa.-

REPUBLICA DE COSTA RICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1. Matricula

TI-329-F

2. Clasificación

FUMIGACION

3.

Esta Aeronave ha sido inspeccionada por un Representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil, considerándola en estado de aeronavegabilidad, siempre que se opere dentro de los límites aplicables a esta nave y de acuerdo con los reglamentos.

4. Fecha

Ene 23 1962

5. Serie y fabricante de la aeronave

Gruman #66

6. Descripción de la aeronave

MONOMOTOR, BIPLANO CONVENCIONAL

7. Inspector de mantenimiento, Licencia No.:

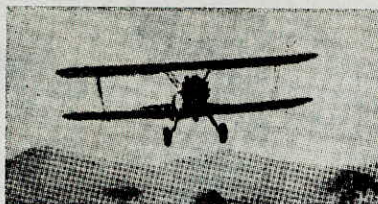
Aurelio I. Calleja T. 262-MAM-30

8. Director General de Aeronáutica Civil



DGAC-10

AVIACION



AGRICOLA

APARTADO 2568

L T D A.

CABLE: "CACHI"

SAN JOSE, COSTA RICA

30 de marzo 1962

Junta de Aviación Civil
Sabana.

Estimados señores:

El martes 27 de marzo, salí de la Sabana con rumbo a Cañas en el Grumman Ag-Cat TI 329 F.

Estuve volando a unos 5,000 pies, mas ó menos entre los ríos Aranjuez y Chomes, cuando sentí una fuerte vibración. Iba a probar los magnetos y buscar el aeropuerto mas cercano, cuando hubo un explosión. El avión se paro tan rápido de cola que por un momento me pareció que iba a caer de espalda, el wind-shield se lleno de aceite. Empuje el bastón hacia adelante y entre en barrena. Lo saque de la barrena y entre en otra. Al principio pense que un cylindro se habia despegado y que habia perdido control del elevador, aeleron ó timón ó mi estabilizador. Revise todos rapidamente y todos respondieron.

Mientrestanto entraria otra barrena. Pude sacar el avión de la barrena en una picada vertical y sacandolo de la picada entraria otra barrena. Esto pasó tres ó cuatro veces hasta que estelle. Pude salir del accidente y me di cuenta que no tenia motor.

Lo que me salvo de entrar una barrena de cola es que llevaba al señor Raymond Rose, mecanico que trabaja con nosotros, adentro del tanque. Con la perdida del peso del motor, el centro de gravedad del Ag-Cat debia estar mas ó menos en la parte mas atras del ala, pero con el peso del mecanico, que son unos 200 libras, el centro de gravedad era suficiente adelante para que mis barrenas fueran de frente. No sufrí ninguna quebradura pero varios ligamentos rotos debido al esfuerzo de mi cuerpo contra el "escapulario" que sin duda me salvo la vida. Mi acompañante sufrió tres costillas quebradas y un daño en la columna. Ninguna de los dos sufrimos heridas internas.

En espera de que podemos encontrar el motor para asi llegar a una conclusión sobre este accidente.

De Uds. Atentamente

A handwritten signature in green ink, which appears to read "Cecil A. Murray". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

CECIL A. MURRAY

CAM/jum
cop. Mario Facio