



7 de agosto de 1963.-

MAN-083-63

Sr. Rodolfo Vargas L.
Director General de Aviación
PRESENTE

Estimado señor:

La presente para informar a usted lo concerniente al accidente sufrido el día 31 de julio de 1963, a las 5:55 de la mañana al helicóptero TI-05 F, de la empresa "Servicios de Aerofumigación por Helicópteros" al mando del Capitán John B. Simon E., cuando efectuaba riegos en la Finca Roblito de Colorado (Puerto González).

Aunque el helicóptero quedó destruido no hubo desgracias personales que lamentar.

Nombre propietario	Servicios Aerofumigación por Helicópteros
Operado por	" " " "
Matriculado en fecha	8 de diciembre de 1961
Servicio a que se destina	Fumigación agrícola

Descripción de la aeronave:

Fabricante	Bell Helicopters Corp.
Modelo	47 D1
Año construcción	1953
Tipo	Helicóptero
Serie	954
Capacidad combustible	39 galones (29)
Capacidad lubricante	8 cuartos
Tripulantes	1
Peso Bruto	2350 lbs.
Peso vacío	1456 lbs.
Peso autorizado	894 lbs.
Certificado aeronavegabilidad	Vence 3 de diciembre de 1963

Descripción del motor:

Fabricante	Franklin Corp.
Modelo	GV 335-E
Serie	E-591326C
Tipo	opuesto vertical



Descripción Rotor:

Fabricante	Bell Helicopters Corp.
Serie	S-2250
Modelo aspas	P-10283 - P-10284

Experiencia y capacidad del piloto:

Nombre	John Simon
Licencia	539-H-10
Horas de vuelo	3491
Horas vuelo Helicop. Bell	1505
Certificado médico	Vence 27 diciembre 1963

Examen partes del lugar accidente:

Este avión se encontraba en el Hangar cuando se apersonó en Coto 47 el suscritor (fue trasladado por razones de seguridad)

Motor : Sección de accesorios desprendida por el impacto.
Abanico de enfriamiento dobladas sus aspas en su gran mayoría.
Montante del motor doblado en los soportes de atraque inferiores (Sprag Mounts)

Rotor Principal :

Destruído completamente

Rotor de cola:

Destruído completamente.

Fuselaje: Toda la parte trasera dañada (tubos doblados)

Sección Central:

Varios tubos principales doblados sobre todo en el lado derecho.

Esquifes: Destruído el izquierdo y el derecho doblado: inservible

Sistema de riego:

Destruído.



La góndola (Bubble) formadora de cabina destruida en sus partes.

Causas probables del accidente:

Cuando hacia sus riegos en la finca "Roblito", en uno de sus despegues en la pista de la finca y después de enderezar con el Banderero aplicó el pedal izquierdo, para abrir la válvula de riego partió el eje del pedal en el punto de unión de la base del tablero de instrumentos.

En el viro hacia la izquierda y sin poder controlar la hélice de cola el avión se desplomó, destruyéndose casi totalmente.

Observaciones: Como a este helicóptero se le hizo el overhaul de 1.200 horas en los talleres de Mantenimiento de la Compañía Servicios de Aerofumigación por Helicópteros, establecidos en Coto 47, procedí a investigar porque el pedal en mención había fallado y que clase de servicio se le había hecho.

No se encontró sino inspección visual, entonces procedí a verificar el Manual de Mantenimiento de la Bell en su parte de trabajos a verificar en el servicio de 1.200 horas. Tampoco hay nada específico que se refiera a trabajos mayores en los pedales.

Por tal motivo y aunque la falla fue progresiva no se encuentra, ningún ítem de mantenimiento preventivo que detectara la falla.

Debido a esta experiencia se procedió inmediatamente a revisar los otros helicópteros (TI-01F, TI-02F, TI-03F, TI-04F) y se constató que el TI-04F, estaba próximo a fallar.

Sugiero pasar una notificación a los operadores de helicópteros que al tubo de torqueo de los pedales se les haga una inspección minuciosa cada 100 horas de operación.

Horas Motor	Tiempo total	1.823:06
	Tiempo después overhaul	301:00
Horas Rotor	tiempo después overhaul	279:36
Horas fuselaje	Tiempo total	4.723:02
	tiempo desde overhaul	301:00



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 4 -

La matrícula de este helicóptero, con serie No. 954, queda cancelada pues los pedazos serán trasladados a su base principal en Tulsa, Estados Unidos de Norteamérica.

Atentamente,

Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento

ODCH:opa.-

C O P I A

COMPañA BANANERA DE COSTA RICA - GOLFITO DIVISION

DEPARTAMENTO MEDICO

CENTRO MEDICO COTO 47

Julio 31 de 1963

El Dr. Joaquín Núñez Hernández, Certifica haber examinado al señor Jack
Simon; y no encontró lesiones físicas de importancia médica.

Puede continuar sus labores en el aire como piloto.

Atentamente

(firma) Joaquín Núñez Hernández

C O P I A

Coto 47-Puntarenas 31 de julio de 1963

Sr.
Director General de Aeronáutica Civil
PRESENTE

Estimado señor:

Por este medio me permito informar a usted respecto al accidente sufrido en el Helicóptero matrícula TI-05-F ocurrido en la mañana de hoy a las 5'55" en finca Roblito, distrito de Colorado, mientras me dedicaba a labores de fumigación. En cuanto hube completado mi cuarto viaje de riego procedí a despegar nuevamente con un total de cincuenta y cinco galones de medicina, al igual que chequee el combustible a bordo que eran dieciocho galones. El despegue fue completamente normal y pude observar mi primera bandera en posición de las once en un reloj, así pues mientras yo me dirigía a esa dirección comencé a llevar a cabo un banqueo; la altura en ese momento eran ciento diez pies y velocidad 55 mph, operando la aeronave a 241:2 pulgadas Hg y tres mil cien RPM. Apenas completé mi banqueo observé mi bandera inicial y otras dos más directamente adelante. En el momento de operar mi válvula de Spray noté un ruido seco, a manera de golpe y el pedal direccional de control del rotor de cola se me fue completamente hacia adelante. La aeronave se vino completamente en un banqueo a la izquierda, girando en su eje vertical. Pude observar también que el terreno no era adecuado para un aterrizaje de emergencia; la aeronave entonces, continuando dicho banqueo, opté por reducir la potencia y activar el control colectivo de la misma puesto que estaba perdiendo velocidad y altura. Fue ahí cuando observé un lugar apropiado en el cual decidí realizar el aterrizaje de emergencia. Perdiendo continuamente altitud y velocidad con potencia reducida la aeronave continuó su caída hacia la derecha con lo cual terminé de actuar en toda su carrera el control colectivo, cortando además completamente la potencia. Fue así como la aeronave detuvo un poco su caída asimismo me dirigí definitivamente al lugar escogido para aterrizar, traté de levantar lo más posible el aparato con el fin de amortiguar la caída. Fue aquí precisamente cuando la aeronave se me volcó totalmente hacia el lado izquierdo destrozándose el rotor y otros componentes. Al no observar indicaciones de incendio salí por la parte derecha y pude así constatar que no estaba herido.

Esperando en esta forma haber completado los requisitos pedidos, me es grato suscribirme su atento y seguro servidor,

(firma) John B. Simon, SAHL.

C O P I A

No. 214

Agosto 6 de 1963

Señor don Rodolfo Vargas López
Director General de Aeronáutica Civil
SU DESPACHO. -

Señor Director:

Tengo el honor de transcribirle, el informe detallado del accidente aéreo del piloto de nuestra compañía señor JOHN BERNARD SIMON E., acaecido el 31 de julio pasado, el que literalmente dice:

"Coto 47-Puntarenas 31 de julio de 1963. Sr. Director General de Aeronáutica Civil. Pte.- Estimado señor: Por este medio me permito informar a ustedes respecto al accidente sufrido en el Helicóptero matrícula TI-05-F ocurrido en la mañana de hoy a las 5.55" en finca Roblito, distrito de Colorado, mientras me dedicaba a labores de fumigación. En cuanto hube completado mi cuarto viaje de riego procedí a despegar nuevamente con un total de cincuenta y cinco galones de medicina, al igual que cheque el combustible a bordo que eran dieciocho galones. El despegue fue completamente normal y pude observar mi primera bandera en posición de las once en un reloj, así pues mientras yo me dirigía a esa dirección comencé a llevar a cabo un banqueo; la altura en ese momento eran ciento diez pies y velocidad 55 mph, operando la aeronave a 241:2 pulgadas Hg y tres mil cien RPM. Apenas complete mi banqueo observé mi bandera inicial y otras dos más directamente adelante. En el momento de operar mi válvula de Spray noté un ruido seco, a manera de golpe y el pedal direccional de control del rotor de cola se me fue completamente hacia adelante. La aeronave se vino completamente en un banqueo a la izquierda, girando en su eje vertical. Pude observar también que el terreno no era adecuado para un aterrizaje de emergencia; la aeronave entonces, continuando dicho banqueo, opté por reducir la potencia y activar el control colectivo de la misma puesto que estaba perdiendo velocidad y altura. Fue ahí cuando observé un lugar apropiado en el cual decidí realizar el aterrizaje de emergencia. Perdiendo continuamente altitud y velocidad con potencia reducida la aeronave continuó su caída hacia la derecha con lo cual terminé de actuar en toda su carrera el control colectivo, cortando además completamente la potencia. Fue así como la aeronave detuvo un poco su caída, asimismo me dirigí definitivamente al lugar escogido para aterrizar, traté de levantar lo más posible el aparato con el fin de amortiguar la caída. Fue aquí precisamente cuando la aeronave se me volcó totalmente hacia el lado izquierdo destrozándose el rotor y otros componentes. Al no observar indicaciones de incendio salí por la parte derecha y pude así constatar que no estaba herido. Esperando en esta forma haber completado los requisitos pedidos, me es grato suscribirme su atento y seguro servidor, (f.) John B. Simón S.A.H.L."

De usted atentamente,

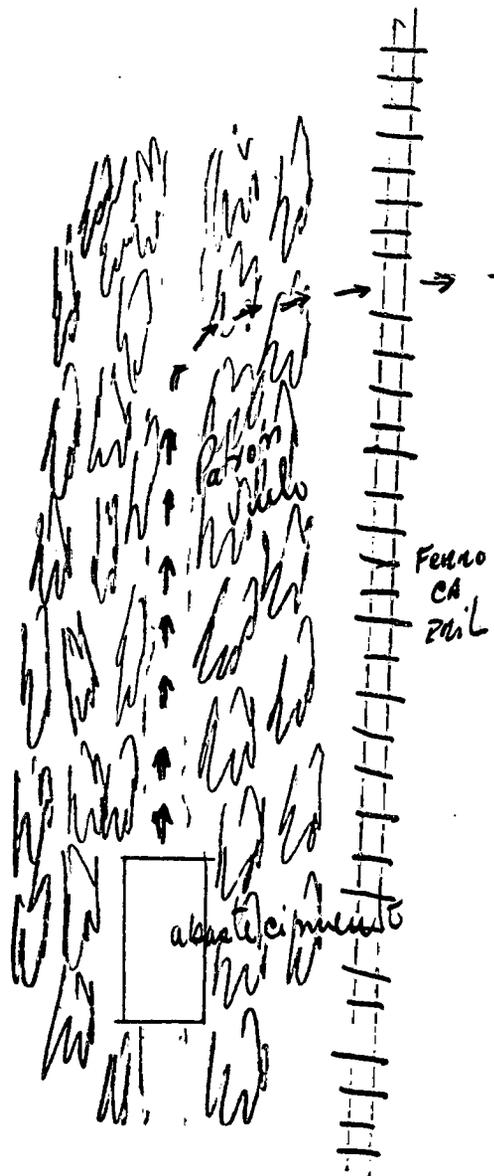
p. Servicios de Aerofumigación por
Helicópteros Limitada

(f) Guillermo Rosales Juárez,
Sub-Gerente de SAHL

Nota

T-05F

5:55 =
= destruido =



Banderos. -

± 150 metros

lugar queda Helicoptero

(X)

lugar donde se iba a hacer el riego

"Juica Rokito"

31 julio 1963

52



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

SAN JOSE, COSTA RICA

7 de agosto de 1963.-

MAN-083-63

Sr. Rodolfo Vargas L.
Director General de Aviación
PRESENTE

Estimado señor:

La presente para informar a usted lo concerniente al accidente sufrido el día 31 de julio de 1963, a las 5:55 de la mañana al helicóptero TI-05-F, de la empresa "Servicios de Aerofumigación por Helicópteros" al mando del Capitán John B. Simon E., cuando efectuaba riegos en la Finca Roblito de Colorado (Puerto González).

Aunque el helicóptero quedó destruido no hubo desgracias personales que lamentar.

Nombre propietario	Servicios Aerofumigación por Helicópteros
Operado por	Servicios Aerofumigación por Helicópteros
Matriculado en fecha	3 de diciembre de 1961
Servicio a que se destina	Fumigación agrícola

Descripción de la aeronave:

Fabricante	Bell Helicopters Corp.
Modelo	47 D1
Año construcción	1953
Tipo	Helicóptero
Serie	954
Capacidad combustible	39 galones
Capacidad lubricante	8 cuartos
Tripulantes	1
Peso Bruto	2350 lbs.
Peso vacfo	1456 lbs.
Peso autorizado	894 lbs.
Certificado aeronavegabilidad	Vence 3 de diciembre de 1963

Descripción del motor:

Fabricante	Franklin Corp.
Modelo	GV 335-E
Serie	E-591326 C
Tipo	Opuesto vertical.



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 2 -

Descripción Rotor:

Fabricante	Bell Helicopters Corp.
Serie	S-2250
Modelo aspas	P-10283 - P-10284

Experiencia y capacidad del piloto:

Nombre	John Simon
Licencia	539-H-10
Horas de vuelo	3491
Horas vuelo Helicop. Bell	1505
Certificado médico	Vence 27 diciembre 1968

Examen partes del lugar accidente:

Este avión se encontraba en el Hangar cuando se apersonó en Coto 47 el suscrito (fue trasladado por razones de seguridad)

Motor: Sección de accesorios desprendida por el impacto
Abanico de enfriamiento dobladas sus aspas en su gran mayoría
Montante del motor doblado en los soportes de atraque inferiores (Sprag Mounts)

Rotor Principal: Destruído completamente

Rotor de cola: Destruído completamente

Fuselaje: Toda la parte trasera dañada (tubos doblados)

Sección Central: Varios tubos principales doblados sobre todo en el lado derecho

Esquifes: Destruído el izquierdo y el derecho doblado: inservible

Sistema riego: Destruído

La góndola (Bublle) formadora de cabina destruída en sus partes.

...



Causas probables del accidente:

Cuando hacía sus riegos en la finca "Roblito", en uno de sus despegues en la pista de la finca y después de enderezar con el Banderero aplicó el pedal izquierdo, para abrir la válvula de riego partió el eje del pedal en el punto de unión de la base del tablero de instrumentos.

En el giro hacia la izquierda y sin poder controlar la hélice de cola el avión se desplomó, destruyéndose casi totalmente.

Observaciones: Como a este helicóptero se le hizo el overhaul de 1.200 horas en los talleres de Mantenimiento de la Compañía Servicios de Aerofumigación por Helicópteros, establecidos en Coto 47, procedí a investigar por qué el pedal en mención había fallado y que clase de servicio se le había hecho.

No se encontró sino inspección visual, entonces procedí a verificar el Manual de Mantenimiento de la Bell en su parte de trabajos a verificar en el servicio de 1.200 horas. Tampoco hay nada específico que se refiera a trabajos mayores en los pedales.

Por tal motivo y aunque la falla fue progresiva no se encuentra, ningún ítem de mantenimiento preventivo que detectara la falla.

Debido a esta experiencia se procedió inmediatamente a revisar los otros helicópteros (TI-01F, TI-02F, TI-03F, TI-04F) y se constató que el TI-04F, estaba próximo a fallar.

Sugiero pasar una notificación a los operadores de helicópteros que al tubo de torqueo de los pedales se les haga una inspección minuciosa cada 100 horas de operación.

Horas Motor	Tiempo total	1.823:06
	Tiempo después overhaul	301:00
Horas Rotor	Tiempo después overhaul	279:36
Horas fuselaje	Tiempo total	4.723:02
	Tiempo desde overhaul	301:00



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 4 -

La matrícula de este helicóptero, con serie No. 954, queda cancelada pues los pedazos serán trasladados a su base principal en Tulsa, Estados Unidos de Norteamérica.

Atentamente,

Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

7 de agosto de 1963.-

MAN-083-63

Sr. Rodolfo Vargas L.
Director General de Aviación
PRESENTE

Estimado señor:

La presente para informar a usted lo concerniente al accidente sufrido el día 31 de julio de 1963, a las 5:55 de la mañana al helicóptero TI-05-F, de la empresa "Servicios de Aerofumigación por Helicópteros" al mando del Capitán John B. Simon E., cuando efectuaba riegos en la Finca Roblito de Colorado (Puerto González).

Aunque el helicóptero quedó destruido no hubo desgracias personales que lamentar.

Nombre propietario	Servicios Aerofumigación por Helicópteros
Operado por	Servicios Aerofumigación por Helicópteros
Matriculado en fecha	3 de diciembre de 1961
Servicio a que se destina	Fumigación agrícola

Descripción de la aeronave:

Fabricante	Bell Helicopters Corp.
Modelo	47 D1
Año construcción	1953
Tipo	Helicóptero
Serie	984
Capacidad combustible	39 galones
Capacidad lubricante	8 cuartos
Tripulantes	1
Peso Bruto	2350 lbs.
Peso vacío	1456 lbs.
Peso autorizado	894 lbs.
Certificado aeronavegabilidad	Vence 3 de diciembre de 1963

Descripción del motor:

Fabricante	Franklin Corp.
Modelo	GV 335-E
Serie	E-591326 C
Tipo	Opuesto vertical.



Descripción Rotor:

Fabricante	Bell Helicopters Corp.
Serie	S-2250
Modelo aspas	P-10283 - P-10284

Experiencia y capacidad del piloto:

Nombre	John Simon
Licencia	539-H-10
Horas de vuelo	3491
Horas vuelo Helicop. Bell	1505
Certificado médico	Vence 27 diciembre 1963

Examen partes del lugar accidente:

Este avión se encontraba en el Hangar cuando se apersonó en Coto 47 el suscrito (fue trasladado por razones de seguridad)

Motor: Sección de accesorios desprendida por el impacto
Abanico de enfriamiento dobladas sus aspas en su gran mayoría
Montante del motor doblado en los soportes de atraque inferiores (Sprag Mounts)

Rotor Principal: Destruído completamente

Rotor de cola: Destruído completamente

Fuselaje: Toda la parte trasera dañada (tubos doblados)

Sección Central: Varios tubos principales doblados sobre todo en el lado derecho

Esquifes: Destruído el izquierdo y el derecho doblado: ~~inservible~~

Sistema riego: Destruído

La góndola (Bubble) formadora de cabina destruída en sus partes.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

SAN JOSE, COSTA RICA

- 3 -

Causas probables del accidente:

Cuando hacia sus riegos en la finca "Roblito", en uno de sus despegues en la pista de la finca y después de enderezar con el Banderero aplicó el pedal izquierdo, para abrir la válvula de riego partió el eje del pedal en el punto de unión de la base del tablero de instrumentos.

En el viro hacia la izquierda y sin poder controlar la hélice de cola el avión se desplomó, destruyéndose casi totalmente.

Observaciones: Como a este helicóptero se le hizo el overhaul de 1.200 horas en los talleres de Mantenimiento de la Compañía Servicios de Aerofuminación por Helicópteros, establecidos en Coto 47, procedí a investigar por qué el pedal en mención había fallado y que clase de servicio se le había hecho.

No se encontró sino inspección visual, entonces procedí a verificar el Manual de Mantenimiento de la Bell en su parte de trabajos a verificar en el servicio de 1.200 horas. Tampoco hay nada específico que se refiera a trabajos mayores en los pedales.

Por tal motivo y aunque la falla fue progresiva no se encuentra, ningún ítem de mantenimiento preventivo que detectara la falla.

Debido a esta experiencia se procedió inmediatamente a revisar los otros helicópteros (TI-01F, TI-02F, TI-03F, TI-04F) y se constató que el TI-04F, estaba próximo a fallar.

Sugiero pasar una notificación a los operadores de helicópteros que al tubo de torqueo de los pedales se les haga una inspección minuciosa cada 100 horas de operación.

Horas Motor	Tiempo total	1.823:06
	Tiempo después overhaul	301:00
Horas Rotor	Tiempo después overhaul	279:36
Horas fuselaje	Tiempo total	4.723:02
	Tiempo desde overhaul	301:00

...

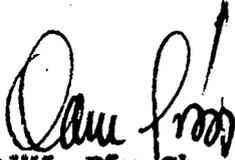


DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 4 -

La matrícula de este helicóptero, con serie No. 954, queda cancelada pues los pedazos serán trasladados a su base principal en Tulsa, Estados Unidos de Norteamérica.

Atentamente,


Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento

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

1. Matricula TI-05-F	2. Clasificación Fumigación	
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 3 Dic. 1962	5. Serie y fabricante de la aeronave Bell 47D1, Serie 954	
6. Descripción de la aeronave Helicóptero		
7. Inspector de mantenimiento, Licencia No.: <i>Oliver Jim</i> 474 m 136 475 m 37		(Sello)
Director General de Aeronáutica Civil		DGAC-10

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

1. Matricula
TI-005-F

2. Clasificación
Fumigación

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
3 Diciemb. 1962

5. Serie y fabricante de la aeronave
Bell, Serie 954

6. Descripción de la aeronave
Helicóptero

7. Inspector de mantenimiento. Licencia No. *474 MA 34*
475 MM 37

8. Director General de Aeronáutica Civil

(Sello)

AC-10

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

1. Matricula

TI-05-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

Dic 3 1961

5. Serie y fabricante de la aeronave

Bell N^o 2954

6. Descripción de la aeronave

ELICOPTERO

7. Inspector de mantenimiento, Licencia No.:

Aurelio L Calleja Z. 262-MAM-30

(Sello)

8. Director General de Aeronautica Civil