

28-5-62

Limón, Mayo 29 de 1962.-

REPORTE DEL ACCIDENTE DEL AVION TI-246-C OCURRIDO EN BOCAS DEL TORO, REPUBLICA DE PANAMA, PROPIEDAD DE LA EMPRESA EXPRESO AEREO COSTARRICENSE LTDA.

El día 28 de Mayo de 1962, inicié el vuelo especial de Puerto Limón a la 8:24 a. m. rumbo a Sixaola y luego saliendo de Sixaola para Bocas del Toro, aterrizando en Bocas a las 9:05 a.m. Todo ese recorrido que hice con el TI-246-C fue un vuelo normal, el aparato se encontraba en buenas condiciones.

Una hora y diez minutos después o sea a las diez y quince minutos antes meridia no hora de Costa Rica estábamos listos para el regreso a Limón. En el avión viajaban tres pasajeros aproximadamente de 180 libras cada uno haciendo un total a bordo de 650 libras.

A las diez y treinta minutos iniciamos la carrera para el despegue después de hacerle el chequeo general. Aun en ese momento todo seguía normal y dadas las condiciones del aparato inicié el despegue y teniendo recorridos unos quinientos metros y una velocidad de 75 m.p.h. fue cuando me sorprendió el ruido de una explosión. En ese instante la nave tenía una altitud aproximada de 75 pies y la máquina estaba parada. Inmediatamente inicié el aterrizaje y cuando logré detener el aparato salimos a ver lo que había ocurrido y logramos observar que la hélice tenía una sola aspa y el motor estaba colgando del montante. Luego apareció un señor con la parte de la hélice al hombro la cual había sido recogida como a unos sesenta metros fuera de la pista.

Como se puede constatar el accidente fue debido al desprendimiento de una de las aspas de la hélice y que con la vibración produjo el despegue del motor que como dije anteriormente este quedó colgando de los tornillos inferiores del montante.

Atentamente

Jorge Brenes Mora
Piloto de la nave

C
O
P
I
A



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

8 de junio de 1962.

MAN-018

Señor
Rodolfo Vargas L.
Director General de Aeronáutica
PRESENTE

Estimado señor:

Sirva la presente para informarle sobre el accidente del TI-246-C, Cessna 180 propiedad de la empresa "EXACO", en el momento del decolaje en Bocas del Toro, Panamá, el día 28 de mayo de 1962. Abordo del avión tres pasajeros y comandada por el Capitán Carlos Brenes.
J0260

Distancia desde cabecera de pista a donde se encontró el aspa de la hélice, serie D-2341-B-90M8, 300 pies; es decir, que la hélice falló en plena carrera del decolaje.

Al observar las partes rotas da señales de ser partidura vieja (venteada). Esta hélice tenía al sufrir la falla 196 horas, fabricante McCaughey.

Daños sufridos:

- 1) Los cuatro soportes del motor, rotas.
- 2) Sump del motor abollado sin roturas.
- 3) Bancada del motor con tubos doblados sin rotura
- 4) Motor de arranque roto de su base
- 5) Carburador partido en su base
- 6) Comandos del motor dañados por estiramiento
- 7) Cowlings dañado en un 85%
- 8) Instalación eléctrica con alambres rotos
- 9) Escapes del motor dañados.

Identificación del motor: Continental O-470-K-4, serie 48857-0-K-4.

...



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 2 -

Todos estos daños ocasionados por la fuerte vibración presentada al romperse el aspa de la hélice en su base roscada.

Daños del avión:

En la Inspección efectuada ninguno, ya que los esfuerzos se situaron en la bancada del motor, y el motor mismo.

Sin más particulares, me suscribo de usted atentamente

Serie del nudo (24360-29-A) No 60903.-

Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento

OD:op



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

29 Mayo 1962

Ti- 246 C

accidente sucedido lunes 28 de mayo 1962.- Boeas del toro

① la pala serie D2341-B/90m8 se quebró en la raíz en la parte moscada.

② se ven señales de partidura vieja (ventada)
Horas de la helice ± 200

③ Daños: a) los soportes del motor rotos en el brazo.

b) Sump abollado sin rotura.

c) Bancada: 1) lado derecho: principio de rotura en chapa de refuerzo. Resto bien.

2) lado izquierdo: el tubo longitudinal abollado, y el tubo transversal y que pasa por debajo sump abollado, el vertical pequeña dobladura.

d) Motor de anaquele arrancado de su base.

e) Cucheros partidos en su base.

f) Comandos dañados por estroñamiento

g) Capot dañado en un 85%

h) Instalación eléctrica con alambres rotos.

i) Esquemas Rotos.

④ Identificación Helice: Serie 60903 - Modelo 2A-36C 2A-A

K-20713 D 2341-B/90m8

me Conly.

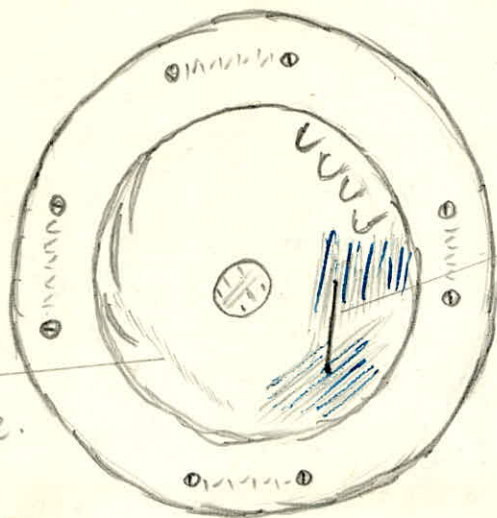
⑤ Identificación motor 4885F-O-K-L

Cont C-470-



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

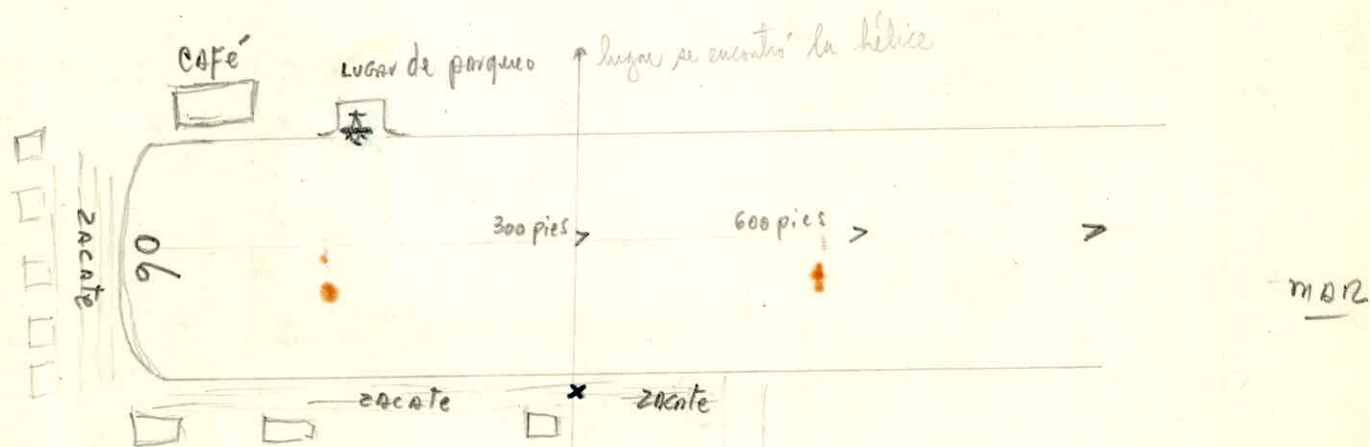
Estado en que se
encontró rotura en
la raíz de la pala



Rotura vieja
 $\pm 1\frac{1}{2}'$ hacia centro
x
 $\pm 3"$ de largo paralelo centro

INICIA CON 1 ROSCA Y TERMINA 3.

donde partió la helice.



El avión había recorrido 300 pies en el lugar donde se encontró el pedazo de helice rota (aspa completa)

DAÑOS: avión aparentemente ninguno - todo esfuerzo sucedió en bancada motor y motor mismo.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

23 Mayo 1962-

Ti- 246 c.

- ① Quitar tornillos en tapa de inspección anida
miento flap izquierdo.-
- ② Tornillos flojos en el 1er soporte para fijación
fin vertical en fuselaje.
- ③ Proteger piel parte interior fuselaje en
con partimento lateral - Hay principios
de sulfatación.-

Adm fm

Ti-246C

DeLonsue

Fabricante "Cassma"
 modelo 180 B
 serie 50649

motor

Fabricante "Continental"
 Tipo -D-
 modelo 0-470-K
 Serie { 48815-9-K-4.
 48857-0-10-4

Helice

Fabricante me Canby
 Diseño Núcleo 2A-36-C
 Serie núcleo 501077
 Diseño Paln
 Serie Paln
 Serie Paln
 Paso Alto
 Paso Bajo
 Diámetro
 Largo

16 mayo 1962.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

16 Mayo 62

Ti- 246 C

Revisión de la bitácora a la fecha:

Revisión	horas	avión y motor	1107:09	→ ojo =
OH motor	928:31		938:21	
			<u>279:00</u>	Horas motor

Revisión vida de este avión