



Nº - 1375

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

SAN JOSE, COSTA RICA

10 de Diciembre de 1958. -

1958

A : Mario Facio, Director General de Aeronáutica

DE : Rodrigo Cuesta y Aurelio L. Calleja

ASUNTO: Accidente ocurrido a la aeronave TI-239-C en Golfito el día viernes 5 de diciembre de 1958.

Aeronave de la compañía ALPA, piloteada por el Capitán Carlos M. Abarca N.; pasajeros: Fernando Díaz. Certificado de Aeronavegabilidad extendido el día 18 de agosto de 1958.

La matrícula de la aeronave es la TI-239-C, el modelo Cessna 180.

AERONAVE:

Fabricante	Cessna Aircraft Corp.
Modelo	180
Fecha de construcción	10 - 4 - 54
Peso Bruto	2550 libras
Peso Vacío	1523 libras
Peso Util	1027 libras
Peso Autorizado	1000 libras con medios tanques llenos.
Autorizado para 4 pasajeros	
Total de Horas día accidente	1106:49

MOTOR:

Fabricante	Continental Aircraft
Modelo	0-470-A
Serie	41605
Caballaje	225 HP
Total horas día accidente	597:23

HELICE:

Modelo y Tipo	Hartzell Propeller, Model HC 82, XF-1-8233.
---------------	---

...



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 2 -

HISTORIA DE LA HELICE:

Modelo y Tipo

Hartzell Propeller, Model HC 82 XF-1-8233.

HISTORIA DEL VUELO:

Despegó del Aeropuerto La Sabana a las 06:52 a.m. con destino a Golfito, aterrizando en éste aproximadamente a las 07:55 a.m., hora en la que aconteció el accidente ya que a una distancia de 1200 pies después de hacer contacto con la pista el tren de aterrizaje izquierdo se quebró de su base.

PESOS

Gasolina	288.6 libras
Carlos Abarca	135 libras
Fernando Díaz	135 libras
Carga	735 libras

TOTAL 1.293.6 libras

EXAMEN DE LAS PARTES EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE:

Del examen que se realizó en la aeronave en el sitio del accidente se reporta lo siguiente:

La puerta del lado izquierdo estaba safada, posiblemente con el golpe se soltó en la visagra superior estando agarrada solamente por la inferior, el vidrio de la ventana no presentaba quebraduras y hacia la mitad de la puerta se notaba una pequeña dobladura.

El vidrio del parabrisas está completamente partido a la mitad, de arriba hacia abajo, con desastillamientos en el lado izquierdo.

La platina del tren de aterrizaje derecha está completamente intacta, al igual que la izquierda, pero al ocurrir la quebradura que originó el accidente, ésta última salió junto con partes de regular tamaño de estructura; dichas platinas no presentan golpes o dobleces que indicaran daños sufridos antes del accidente.

El ala izquierda no sufrió mayores daños que una pequeña torcedura hacia el



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

SAN JOSE, COSTA RICA

No - 2875

19

10 de Diciembre de 1958.

A : Don Mario Facio, Director General de Aeronautica

DE : Rodrigo Cuesta y Aurelio L. Calleja

ASUNTO: Accidente ocurrido a la aeronave TI-239 en Golfito el día viernes 5 de diciembre de 1958.

Aeronave de la compañía ALPA, piloteada por el Capitán Carlos M. Abarca N., pasajeros: Fernando Díaz.

La matrícula de la aeronave es la TI-239 C, el modelo Cessna 180.

HISTORIA DE LA AERONAVE:

Fabricante	Cessna Aircraft Corp.
Modelo	180 -
Fecha de construcción	10 - 4 - 54
Tipo y descripción	Monomotor, metálico, ala alta, convencional.
Capacidad de combustible	60 US Galones
Capacidad de Lubricante	12 US Galones
Radio de Acción	4 horas
Velocidad Máxima	165 MPH
Velocidad de Crucero	145 MPH
Techo absoluto	19000 pies
Peso Bruto	2550 libras
Peso Vacío	1523 libras
Peso Util	1027 libras
Peso Autorizado	1000 libras con medios tanques llenos.
Autorizado para 4 pasajeros.	

HISTORIA DEL MOTOR:

Fabricante	Continental Aircraft
Modelo	O-470-A
Serie	41005
Caballaje	225 HP
Tipo y Descripción	Cilindros opuestos, directo

...



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SÁN JOSE, COSTA RICA

- 2 -

HISTORIA DEL VUELO:

Despegó del Aeropuerto La Sabana a las 06:52 a.m. con destino a Golfito, aterrizando en éste aproximadamente a las 07:55 a.m., hora en la que aconteció el accidente ya que a una distancia de 1200 pies después de hacer contacto con la pista el tren de aterrizaje izquierdo se quebró de su base.

PESOS

Gasolina	288.6	libras
Carlos Abarca	135	libras
Fernando Díaz	135	libras
Carga	735	libras

TOTAL 1.293.6 libras

EXAMEN DE LAS PARTES EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE:

Del examen que se realizó en la aeronave en el sitio del accidente se reporta lo siguiente:

La puerta del lado izquierdo estaba safada, posiblemente con el golpe se soltó en la visagra superior estando agarrada solamente por la inferior, el vidrio de la ventana no presentaba quebraduras y hacia la mitad de la puerta se notaba una pequeña dobladura.

El vidrio del parabrisas está completamente partido a la mitad, de arriba hacia abajo, con desastillamientos en el lado izquierdo.

La platina del tren de aterrizaje derecha está completamente intacta, al igual que la izquierda, pero al ocurrir la quebradura que originó el accidente, ésta última salió junto con partes de regular tamaño de estructura; dichas platinas no presentan golpes o dobleces que indicaran daños sufridos antes del accidente.

El ala izquierda no sufrió mayores daños que una pequeña torcedura hacia el extremo, y una fuerte torsión de abajo hacia arriba en los montantes pues en el momento en que se despegó la platina del tren de aterrizaje, salió también toda la región de sostén del strut izquierdo, con lo cual se podría decir que



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 3 -

el ala se posó suavemente en el terreno a medida que la aeronave se empezaba a inclinar. El techo de la cabina en la región superior delantera del fuselaje presenta una bomba o "aceitera" de regular tamaño, que vino a consecuencia de haberse subido el ala más allá del dihedro correcto. El ala derecha no presenta golpes de ninguna clase, ya que al parecer está intacta tanto estructuralmente como externo; el montante del strut, tanto en el ala como en el fuselaje, están intactos y no presentan golpes, al igual que el extremo de esa ala. En la sección de cola, se nota que tanto el elevador como el estabilizador izquierdos están doblados hacia arriba, casi en ángulo de 30 grados, pero las unidades del lado derecho no presentan daños de ninguna especie, al igual que el rudder.

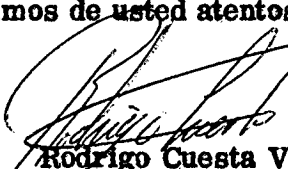
La lectura del panel de instrumentos es la normal, ya que en la sección de cabina el único daño fué el del parabrisas quebrado, y el piso. La sección del piso presenta fuerte abombamiento hacia arriba debido al impacto de salida de la gran parte de estructura que salió junto con el tren izquierdo.

CAUSAS PROBABLES DEL ACCIDENTE:

Como causas probables que originaron el accidente se determina el mal estado de los campos de aterrizaje y la carga excesiva a que se somete la estructura.

NOTA: Se adjuntan reporte del piloto, mapa de la zona y fotografías.

Quedamos de usted atentos y seguros servidores.


Rodrigo Cuesta V.
Supervisor de Operaciones

Aurelio L. Calleja Z.
Inspector de Mantenimiento



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

21 de mayo 1962

239

MAN - 014

Señor
Rodolfo Vargas L.
Director General Aeronáutica
PRESENTE

Estimado señor:

Adicional al MAN -10 le transcribo los reportes de la inspección efectuada al avión TI-239-C de la Empresa LAPA:

1. Roto segundo soporte sobre fuselaje para fijación fin vertical.
2. Juego en estabilizador horizontal en sus soportes.
3. Rota lámina de viga trasera ala derecha en punto de fijación 1er.-riel del flap.
4. Alerón izquierdo deformado.
5. Rajadura en lámina formadora anidamiento flap izquierdo en hueco salida varilla mando.
6. Refuerzo en donde acopla el patín de cola con remaches flojos.
7. Estabilizador lado izquierdo en el 1er. soporte para elevador izquierdo con el soporte roto.
8. En el estabilizador horizontal, parte central, el refuerzo del soporte roto en dos partes, donde van los tornillos de fijación.
9. Remachado estructural de la zona del fuselaje en donde acoplan las platinas del tren de aterrizaje, están flojos y volados.
10. Remaches sin cabeza (volados) en la parte inferior del fuselaje en lámina de refuerzo para marco de puerta izquierda.

....



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 2 -

Sin más particulares, me es grato suscribirme de Ud. muy atentamente,

Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento

ODCH:mebc.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

SAN JOSE COSTA RICA

- 3 -

extremo, y una fuerte torsión de abajo hacia arriba en los montantes pues en el momento en que se despegó la platina del tren de aterrizaje, salió también toda la región de sección del strut izquierdo, con lo cual se podría decir que el ala se puso suavemente en el terreno a medida que la aeronave se empujaba a inclinar. El techo de la cabina en la región superior delantera del fuselaje presenta una bomba o "acotera" de regular tamaño, que vino a consecuencia de haberse subido el ala más allá del dihedro correcto. El ala derecha no presenta golpes de ninguna clase, ya que al parecer está intacta tanto estructuralmente como externa; el montante del strut, tanto en el ala como en el fuselaje, están intactos y no presentan golpes, al igual que el extremo de esa ala. En la sección de cola, se nota que tanto el elevador como el estabilizador izquierdos están doblados hacia arriba, casi en ángulo de 30 grados, pero las unidades del lado derecho no presentan daños de ninguna especie, al igual que el rudder.

La lectura del panel de instrumentos es la normal, ya que en la sección de cabina el único daño fue el del parabrisas quebrado, y el piso. La sección del piso presenta fuerte abombamiento hacia arriba debido al impacto de salida de la gran parte de estructura que salió junto con el tren izquierdo.

CAUSAS PROBABLES DEL ACCIDENTE:

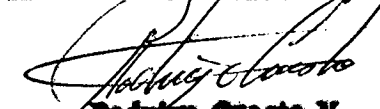
Como causas probables que originaron el accidente se determina el mal estado de los campos de aterrizaje y la carga excesiva a que se somete la estructura.

SUGERENCIAS:

En vista de los ya tan frecuentes accidentes por quebradura tanto del tren de aterrizaje, como de platinas y estructura en general, sugerimos un estudio acerca de los pesos máximos actualmente autorizados.

NOTA: Se adjuntan reporte del piloto, mapa de la zona, fotografías y certificado de navegabilidad de la aeronave, extendido el día 18 de agosto de 1958.

Quedamos de usted atento y seguro servidor,


Rodrigo Costa V.
Supervisor Operaciones


Aurelio L. Calleja Z.
Inspector de Mantenimiento