

MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
CONTROL DE TRANSITO AEREO

REPORTE DE INFRACCION:

Fecha: 13 de Abril de 1966. Hora: 1853Z.

Aeronave: Matrícula: TI-272-E. Tipo: Piper.

Compañía o Propietario: Luis A. Agüero.

PILOTO: ?

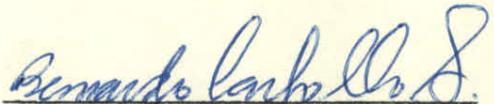
Detalle de la infracción:

El TI-272E, se reportó a la Torre de Control, a las 1801Z, para vuelo
local de entrenamiento, con el Piloto Sr. Oscar Rivera, después de haber
practicado unos despegues y aterrizajes en La Sabana, se fue a El Coco
e hizo lo mismo. A la vuelta me di cuenta que el Piloto no era Rivera,
sino que era el Sr. Eddy Castro Araya.

El cambio lo hicieron en la cabecera de pista 07.

Esto demuestra que se quisieron burlar de la buena fe del Controlador,
máxime, si el Sr. Castro no tiene licencia privada.

Atentamente,


Firma del Controlador

23 Selbe

11-338L

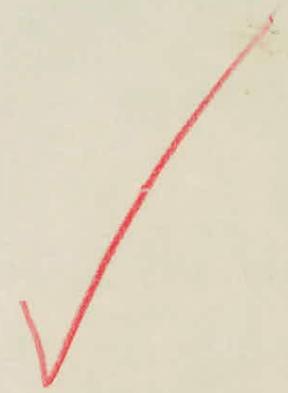
En aterrizaje

pegó helice al
suelo (ver Dobladura)

de cambio helice.

des →

Just →



JUL469 SJLM179 WR

LIMONCR VIA RADIOGRAFICA 15/14 24 1155

DIRECTOR GENERAL AVIACION CIVIL AEROPUERTO LA SABANA
SANJOSECR

AVIONETA TI-338L SE ACCIDENTO AYER EN SANTA CLARA AL EFECTUAR
EL ATERRIZAJE

CAPITAN ARTAVIA STANDARD FRUIT CO

COLL TI-338L

JUL 15 1959

RADIOGRAFICA COSTARRICENSE, S.A.

STAR RICCENSE, S.A.

RADIOGRAFICA

MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
SAN JOSE, COSTA RICA

26 Set/66

11-338L



6 de Diciembre de
1966

Señor
D. Vicente de Benedictis M.
Director General de Aviación Civil
P R E S E N T E .

Estimado señor:

Esta mañana, para precisar más, entre las 6:45 y las 7:10 horas, - una avioneta Piper con matrícula TI-414-E, colores rojo y blanco, - estuvo realizando pasadas, sumamente bajas, sobre la zona poblada - altamente poblada, de los barrios del Sur-SurOeste de la ciudad. Acostumbrado a lo que supongo vuelos de entrenamiento que casi regularmente se realizan sobre esta parte de la ciudad (y lo subrayo porque no se trata de zona abierta, sino de precisamente parte habitada de la Ciudad), no di importancia a muchas pasadas bajas que la avioneta ejecutó, sino hasta que, pasadas las 7:00 horas, realizó una que cruzó precisamente casi sobre mi domicilio, y aseguro a Usted que no lo hizo siquiera a trescientos pies sobre el terreno. Con motivo de ésto llamé por teléfono al Operador de la Torre de - La Sabana, quien me manifestó que ya también había recibido queja directa de funcionarios del Ministerio de Transportes, por cuyo edificio debió pasar estúpidamente cerca. Agrego que, en dos oportunidades, durante sus pasadas, redujo rápidamente el motor, desde luego para ejecutar su descenso, con lo que sin duda logra el efecto aparente de atraer alguna atención, pues de otra forma no se explica que piloto alguno crea inteligente y seguro hacer sus entrenamientos, si fueran de vuelo recto y nivelado (que NO LO ERAN), - sobre la ciudad.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL. - San José a las ocho horas del día siete de Diciembre de mil novecientos sesenta y seis.

Se conoce declaración firmada por el señor Jorge Alfredo Marín Obando, mayor, soltero, piloto privado, en que niega rotundamente haber volado bajo los mínimos permitidos en áreas pobladas violando las Regulaciones Aéreas nacionales.

RESULTANDO:

- 1) Que el día seis del corriente, el piloto Marín Obando, incurrió en la relación de las Regulaciones Aéreas volando muy por debajo de la altitud mínima de vuelo que señalan los reglamentos en sus partes 4:12 y 4:17, párrafo c), poniendo en peligro innecesario su seguridad y la de los otros.
- 2) Que a temprana hora del día fué comunicada esta Dirección, por personeros del Ministerio de Transportes que una aeronave se encontraba haciendo maniobras a muy baja altitud sobre Plaza González Víquez.
- 3) Que el señor Luis Zeledón Montero, Administrador del Aeropuerto El Coco se dirigía de su casa al trabajo, aproximadamente a las 6:45 de la mañana, pudo constatar que el señor Marín Obando volaba sobre la mencionada plaza a una altura máxima de 300 pies.

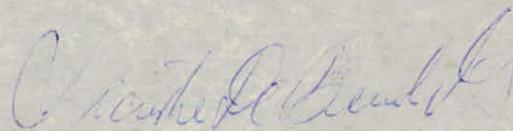
POR TANTO:

Con base en lo expuesto y de conformidad con las disposiciones de la Ley General de Aviación Civil,

SE RESUELVE:

Imponer al piloto Jorge Alfredo Marín Obando, una suspensión de prerrogativas que le confiere su licencia de Piloto Privado por el término de quince días, a partir de la notificación de este acuerdo.

Comuníquese al interesado y a las Torres de Control.



Vicente De Benedictis
Director General de Aviación Civil

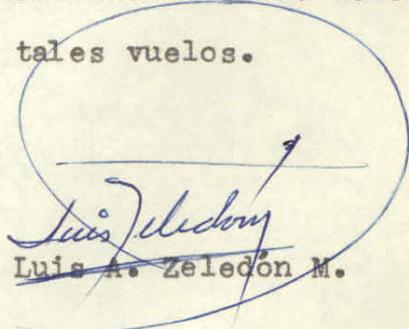
MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

SAN JOSE, COSTA RICA

Mi queja, expuesta aquí como empleado de la Dirección General de Aviación Civil, recoge la preocupación de muchos otros vecinos a quienes ciertamente impresionan este tipo de vuelos bajos, pero que aún así ven en ellos cierto peligro, que nosotros SABEMOS que es mayor.

Las Regulaciones Aéreas para Costa Rica, que conozco claramente, establecen una terminante limitación a los vuelos sobre Areas Pobladas y no los admiten a alturas menores de 1.000 pies, si no es con motivo de las operaciones de despegue o aterrizaje. A propósito de este caso que denuncié, y haciendo extensiva la misma inquietud para los continuos vuelos de entrenamiento que se realizan en ese mismo sector de la ciudad capital, me permito muy respetuosamente sugerirle la conveniencia urgente de disponer en forma terminante para que - estudiantes e Instructores hagan observación estricta de aquella - disposición de las Regulaciones, o bien para que, establecida una prohibición terminante a los vuelos de entrenamiento sobre determinadas áreas, se señale una reservada para tales vuelos.

Me repito de usted muy atento servidor.,


Luis A. Zeledón M.

copia adicional.



1 Constituido en las Oficinas de la Dirección General de Aviación Civil en San José, está
2 presente quien dice llamarse JORGE ALFREDO MARIN OBANDO, mayor, soltero, pilo-
3 to privado fué juramentado en forma legal y advertido de las penas conque la Ley castiga
4 el falso testimonio en materia administrativa e interrogado para que diga sobre el inci-
5 dente del avión TI-414-E, el día 6 de Diciembre de mil novecientos sesenta y seis: Siendo
6 las 6 y 20 am. salí en la avioneta TI-414 en vuelo de prácticas de maniobras dirigiéndome
7 como lo he venido haciendo en los últimos tres días al lado Sur, Sureste de la Estación,
8 como lo puede confirmar la Torre de Control. He venido practicando en dos de estas -
9 tres ocasiones con el avión TI-414-E, que se encuentra sin radio, las maniobras siguien-
10 tes: Vuelo recto y nivelado, ascensos rectos, descensos, coordinación, stalls con máqui-
11 na y sin máquina, vuelo lento sin flaps y con flaps. Todas estas maniobras aparte de los
12 stalls las he llevado a cabo con una altura de 4.500 pies como especifican las regulacio-
13 nes aéreas, es decir, dejando un espacio entre el móvil y la superficie de más o menos
14 1.000 pies. Los stalls los he iniciado a una altura comprendida entre los 5.200 y 5.300
15 pies, no bajando a menos de 4.400 pies en donde vuelvo a nivelar el avión. Como dije an-
16 teriormente, el avión no tiene radio, por lo cual y actuando prudentemente siempre me
17 pongo al alcance de la visibilidad de la Torre de Control como lo puede confirmar la mis-
18 ma. Como se podrá observar al lado sur de la Estación se encuentran unos cerros que
19 en momentos no previstos producen una fuerte turbulencia lo que obliga a alejarse un po-
20 co de ellos, es por esto que estando hoy en la mañana situado puramente al sur de la Es-
21 tación, me extendí más o menos una milla o milla y media al sureste de la Estación y ahí
22 practiqué más o menos en un lapso de 20 minutos coordinación, stalls y vuelo lento; sien-
23 pre como dije anteriormente guardando la debida altitud. Quiero hacer hincapié en que
24 la aviación que es el estudio que estoy llevando a cabo me merece toda la seriedad del -
25 caso, no teniendo en ningún momento más interés que el de demostrar habilidades a mi
26 Instructor el señor Luis Agüero Jiménez; es decir que yo no ando jugando, sino, que en
27 todo momento trato de hacer las cosas a conciencia y guardando las debidas reglas. Nie-
28 go rotundamente la acusación de que se me hace objeto de haber volado a baja altura, pues
29 es norma mía guardar siempre la prudencial altura de 1.000 pies sobre el terreno. Quie-
30 hacer ver que las maniobras que llevé a cabo vistas desde tierra tienden a ser un poco

MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACION CIVIL

SAN JOSE, COSTA RICA

Constituido en las Oficinas de la Dirección General de Aviación Civil en San José, está presente quien dice llamarse JORGE ALFREDO MARIN OBANDO, mayor, soltero, piloto privado fué juramentado en forma legal y advertido de las penas con que la Ley castiga el falso testimonio en materia administrativa e interrogado para que diga sobre el incidente del avión TI-414-E, el día 6 de Diciembre de mil novecientos sesenta y seis; Siendo las 6 y 20 am. salí en la avioneta TI-414 en vuelo de prácticas de maniobras dirigiéndome como lo he venido haciendo en los últimos tres días al lado Sur, Sureste de la Estación, como lo puede confirmar la Torre de Control. He venido practicando en dos de estas - tres ocasiones con el avión TI-414-E, que se encuentra sin radio, las maniobras siguientes: Vuelo recto y nivelado, ascensos rectos, descensos, coordinación, stolls con máquina y sin máquina, vuelo lento sin flaps y con flaps. Todas estas maniobras aparte de los stolls las he llevado a cabo con una altura de 4.500 pies como especifican las regulaciones aéreas, es decir, dejando un espacio entre el móvil y la superficie de más o menos 1.000 pies. Los stolls los he iniciado a una altura comprendida entre los 5.200 y 5.300 pies, no bajando a menos de 4.400 pies en donde vuelvo a nivelar el avión. Como dije anteriormente, el avión no tiene radio, por lo cual y actuando prudentemente siempre me pongo al alcance de la visibilidad de la Torre de Control como lo puede confirmar la misma. Como se podrá observar al lado sur de la Estación se encuentran unos cerros que en momentos no previstos producen una fuerte turbulencia lo que obliga a alejarse un poco de ellos, es por esto que estando hoy en la mañana situado puramente al sur de la Estación, me extendí más o menos una milla o milla y media al sureste de la Estación y ahí practiqué más o menos en un lapso de 20 minutos coordinación, stolls y vuelo lento; siempre como dije anteriormente guardando la debida altitud. Quiero hacer hincapié en que la aviación que es el estudio que estoy llevando a cabo me merece toda la seriedad del caso, no teniendo en ningún momento más interés que el de demostrar habilidades a mi instructor el señor Luis Agüero Jiménez; es decir que yo no ando jugando, sino, que en todo momento trato de hacer las cosas a conciencia y guardando las debidas reglas. Niego rotundamente la acusación de que se me hace objeto de haber volado a baja altura, pues es norma mía guardar siempre la prudencial altura de 1.000 pies sobre el terreno. Quiero hacer ver que las maniobras que llevé a cabo vistas desde tierra tienden a ser un poco

MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

SAN JOSE, COSTA RICA

arriesgadas y poco comunes a la gente que al verlas sienten un peligro hacia ella. Quiero noten que el área en donde llevé a cabo las maniobras es una zona boscosa. Habiendo hecho el vuelo citado al sur de la Estación y moviéndome de Este a Oeste y viceversa, - quiero decir que yendo de este a oeste y con un poco de viento fuerte al hacer el viaraje de 180° hay que hacerlo un poco abierto acercándome un poco al costado Sur de Plaza González Víquez, pero siempre a 4.500 pies de altura. Sin más que agregar, ratifica y firma a los seis días del mes de diciembre de 1966.



(A)



PAPEL DE OFICIO
PARA USO EXCLUSIVO DE AUTORIDADES

1 En la Dirección General de Aviación Civil, siendo las diez horas con diez minutos del
2 día veinte de enero de mil novecientos sesenta y seis, está presente quien dice llamar-
3 se JOSE ROTHSCHILD CHAVARRIA, mayor, casado, piloto aviador; fue juramentado
4 en forma legal y advertido de las penas conque la Ley castiga el falso testimonio en
5 materia administrativa; e interrogado para que se refiere a denuncia que se presentó
6 en su contra por vuelos a baja altura sobre la Playa de Puntarenas, contesta: "Salí de
7 San José a las diez de la mañana rumbo a Puntarenas. Antes de aterrizar en Chacarita
8 ta pasé por la Playa de Puntarenas a tomar fotografías, volando según mi altímetro a
9 cuatrocientos cincuenta pies, a una distancia de la playa de aproximadamente cuatro-
10 cientos metros. Luego regresé a San Isidro y aterricé en Chacarita. Aproximadamente
11 a las doce y treinta horas salí hacia San José. Cuando pasé sobre el Muelle de Punta-
12 renas, pasé a mil doscientos pies." Es todo. Leída que fue su declaración, la ratifica
13 y firma.

J. Rothschild Chavarría

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30



PAPEL DE OFICIO
PARA USO EXCLUSIVO DE AUTORIDADES

1 viene.....

- 3 -

2 También era bastante más alto que la altitud mía, que siempre era la misma 4.500 pies
3 que mantengo en todo caso cuando estoy en Patrón de Tráfico a La Sabana. Pareció tan
4 alto que no podía tener intención de aterrizar ni siquiera acercarse a La Sabana. En
5 vista de que venía llevando un hombre herido de las operaciones en el Sur, di vuelta en
6 tramo final con la idea, que todavía me parece lógica, que si no debía aterrizar me da-
7 rían la luz roja.....

8 8) Hago incapié que di vuelta a tramo básico y a tramo final en los lugares corrien-
9 tes y correctos para una avioneta del peso y velocidad del TI-308. Don Ramón Macaya,
10 un piloto de larga experiencia, había venido al Aeropuerto para recoger al hombre heri-
11 do para llevarlo rápidamente al hospital y puede atestiguar que el TI-308 dió vuelta en
12 los lugares debidos igual al hecho que la otra avioneta ^{estaba} ~~era~~ entonces demasiado lejos,
13 demasiado alto, y de apariencia demasiado al Sur para tener apariencia que podía tener
14 intención de aterrizar.....

15 9) Durante el tramo final quedé con los ojos pegados a la Torre y rotundamente no
16 ví luz roja. Si había luz roja debe haber sido durante cortos instantes, durante el tramo
17 básico mientras yo buscaba hacia el Oeste para otros aviones. Casi ya llegando a la
18 pista ~~MXF~~ otra avioneta me pasó arriba y a la derecha a velocidad más alta que la mía
19 y pasó al Sur de la pista. Todavía no ví luz roja. Sin embargo, en varias ocasiones me
20 ha pasado tener que dar vuelta un par de veces sin recibir una luz roja o verde y después
21 aterrizar al fin, y en vista de tener el hombre herido y lleno de inyecciones de drogas,
22 decidí seguir con el aterrizaje inmediatamente sin perder tiempo con dar vuelta porque
23 ya había llegado casi a la pista y no había obstrucciones ni obstáculos. Esto lo hice -

24
25 Espero que he podido aclarar en mi mal español, lo que pasó. No es cierto que yo me
26 metí y que corté aproximación en el tramo final del TI-400-L. De ésto, Don Ramón Ma-
27 caya es testigo. De lo que se trata de comunicaciones radiales y tubos microfónicos,
28 prefiero reservar comentario más a fondo en esta ocasión con solo decir que absoluta-
29 mente no es cierto que Ti-308 viene operando desde hace bastante tiempo con solo el
30 trasmisor. Ha pasado un par de veces no más que mientras iba preparando una salida.

.....



PAPEL DE OFICIO
PARA USO EXCLUSIVO DE AUTORIDADES

Viene.....

- 4 -

1
2 el radio se ha descompuesto o totalmente o parcialmente. En tales ocasiones sin ex-
3 después de volver
4 cepción inmediatamente hemos arreglado la reparación con ~~tan serio~~ Don Sergio Esqui-
5 vel conocido Radiotécnico. También si la Torre de El Coco me comunicó algo acerca
6 de orden para aterrizar era completamente imposible entender por la distancia y la
7 baja altitud. Yo iba entrando confiando en recibir luces si algo no andaba bien por lo
8 menos. También me permito preguntar la altitud que la Torre prefiera que cruzo la
9 pista por razón de poco ruido del motor del Piper. Hasta ahora he tomado mucho cui-
10 dado para probar cruzar la pista siempre exactamente a 4.500 pies para no encontrar
11 problemas. En caso que otra altitud sería más aconsejable, con mucho gusto lo emplea-
12 ré. Tampoco es cierto que dije al Coco que yo " escuchaba " o " Heard " sus mensajes
13 bién. Lo que dije cuando contesté mientras cruzaba la pista de Sabana era que yo -
14 " recibía " o " Received " su señal pero no podía recibir nada de Sabana. En ningún -
15 momento oía cualquier mensaje inlegible acerca de orden de aterrizaje. Como un
16 punto pequeño y que probablemente carece de importancia, me gustaría señalar que -
17 en adición la hora del incidente era más o menos a 1.35 o 40 porque apagué el motor
18 de la avioneta, exactamente a la 1:45 y no a las 19:40. Es todo. Leída que fué su de-
19 claración, la ratifica y firma:

20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

SAN JOSE, COSTA RICA

7 de marzo de 1966.-

Señor
Alvin Wright
PRESENTE

Estimado señor:

Paso por la pena de comunicarle que según el estudio hecho por esta Dirección respecto a la infracción cometida por usted al mando de la aeronave TI-308-P, a las 19:40 del día febrero 16 de 1966, esta Dirección acordó la suspensión de su licencia durante - tres días, fechas 8 - 9 - 10 del presente mes.

De usted atentamente,



Rodolfo Echandi L.
Director General de Aviación Civil

REL:oo
cc: Torre La Sabana
Torre El Coco

(A)

MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
CONTROL DE TRANSITO AEREO

REPORTE DE INFRACCION:

Fecha: 15 de Febrero de 1966. Hora: 19:40

Aeronave: Matrícula: TI-308P Tipo: PA-12.

Compañía o Propietario: OSA LTDA.

PILOTO: WRIGHT.

Detalle de la infracción:

A la hora arriba indicada el Piper TI-308-P, se le metió y le cortó la aproximación en el tramo final al Cessna 182, TI-400-L, por lo que éste tuvo que irse al aire para evitar una colisión.

Las dos aeronaves tenían problemas para escuchar a la Torre de Control - La Sabana, no así con la Torre de El Coco, a la cual dijo el TI-308P, que escuchaba bien.

Al TI-400-L, cuando estaba en tramo básico se le autorizó para aterrizar - con la luz verde fija. Al TI-308P en tramo básico se le dió luz roja fija que al parecer no vió, la Torre de El Coco que se deba cuenta de la operación difícil en La Sabana y que tenía comunicación con el TI-308P. le dijo que él sería No 2 para aterrizar detrás del Cessna 182 pero no acusó recibo y aterrizó.

El TI-308P viene operando desde hace bastante tiempo con solo el trasmisor, y se debe hacer incapié con el Sr. Wright de que ponga atención a las luces, en especial en tramo básico y final.

... Bernardo Barboza S.
Firma del Controlador

MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL
CONTROL DE TRANSITO AEREO

REPORTE DE INFRACCION:

Fecha: _____ Hora: _____

Aeronave: Matrícula: _____ Tipo: _____

Compañía o Propietario: _____

PILOTO: _____

Detalle de la infracción:

- 2 -

Igualmente que, cuando venga sin receptor debe pasar más bajo enfrente de
la Torre pues el motor del piper se hace difícil de escuchar si pasa un po-
co alto.

Atentamente,

Bernardo Carballo S.
Firma del Controlador



PAPEL DE OFICIO
PARA USO EXCLUSIVO DE AUTORIDADES

1 En la Dirección General de Aviación Civil, siendo las quince horas con siete minutos =
2 del día veinticinco de febrero de mil novecientos sesenta y seis, está presente quien =
3 dice llamarse ALVIN WRIGHT, mayor, casado, piloto aviador, fue juramentado en for=
4 legal y advertido de las penas con que la Ley castiga el falso testimonio en materia ad=
5 ministrativa, e interrogado para que diga las razones que tuvo para no seguir las ins =
6 trucciones de la Torre de Control de La Sabana el martes 15 de febrero de 1966. =
7 Contesta: Que lo contenido en el reporte de infracción, es equivocado. Para mejor =
8 aclarar las cosas antes de contestar los cargos daré un resumen cronológico de los
9 acontecimientos, de los minutos inmediatamente anteriores al aterrizaje:
10 1) Más o menos a las ~~13~~ 13 y 30 horas de la fecha en referencia, entré en la Meseta
11 Central a 7.000 pies por el paso de Parrita y di vuelta al norte ^{este} hacia Pavas encendien=
12 do el radio, podía oír bien al Aeropuerto El Coco hablando de la Torre a varios aerona=
13 ves. Encima de Pavas y ahora como a 6.000 pies principié a llamar a la Sabana.
14 2) No podía conseguir contestación de Sabana y seguía llamando hasta recibir del =
15 Coco una llamada. En vista de que iba bajando y alejándome al mismo tiempo del Co=
16 co, era muy difícil entender la Torre ahora, siendo más o menos la mitad de la distan=
17 cia entre Escazú y Alajuelita y siempre bajando. Estaba seguro que por estas razones
18 no sería posible mantener una conversación ininteligible con la Torre del Coco de esta =
19 distancia y a esta altitud. Por esta razón, y para no estorbar inutilmente la frecuencia
20 no contesté a la Torre del Coco y dejé de llamar a Sabana.
21 3) Encima de Alajuelita, ahora exactamente a 4.500 pies como de costumbre, di vuel=
22 ta y crucé en la pista de la Sabana moviendo las alas para atraer la atención y llamando
23 otra vez por radio, pensando que en vista del hecho de que el Coco me había podido oír,
24 a tanta distancia que la Torre de La Sabana tendría que poder escuchar también, siendo
25 que yo estaba exactamente encima y a solamente 800 pies de distancia y que sino pudieran
26 contestar por radio que me darían las luces. Sabía que mi receptor igual a mi transmi=
27 sor trabajaba bien por haber podido oír tan claramente al Coco cuando estaba encima =
28 de Pavas antes de bajar tanto que las ondas se distorciónaban.
29 4) Súbitamente oí una llamada muy distorciónada que me pareció era procedente de la
30 Torre de El Coco llamando al TI-308. Aunque no podía distinguir las palabras del.....