

TI-1017 ©

4 de Octubre de 1963.-

Ref: GOP-19/158.-

Sr. Otto Escalante W.
Gerente General-LACSA
Oficina Central.-

Estimado señor:

Investigación hecha del vuelo 626 del día 30-10-63, avión TI-1017C; acompañada de los reportes de los tripulantes capitán Julio Estrada, Copiloto Manuel Contreras y el Check de Ingenieros José J. Ortíz, también del señor Fernando Pacheco de Operaciones de El Coco:

HISTORIA: El aterrizaje en la pista 2400 fue normal y corto. Desde el punto en que tocó ruedas a la primera aplicación de frenos hay una distancia de 320 mts., de este punto hasta 320 mts. hay 3 aplicaciones de frenos más o menos a 20 mts. cada una, con intervalos de 80 a 100 mts., los 640 hay una aplicación continua de 160 metros a cuya terminación estalló la primera llanta exterior del lado izquierdo, desde este punto o sea 800 mts. a los 880 disminuye la presión de los frenos izquierdos y en los derechos también, a los 880 metros estalló la llanta derecha interior y a los 896 metros estalló la exterior, de ese punto hasta que el avión paró o sea a los 1603 metros hay una pequeña marca de la llanta interior izquierda, quedando el avión a unos 350 metros del final de la pista.

El avión en todo momento estuvo en el centro de la pista, únicamente en los últimos 80 metros se desplazó unos 8 metros a la izquierda.

Las condiciones de la pista eran buenas, soplando un viento de 10 a 12 nudos del Oeste.

RESUMEN: Leídos los reportes de la tripulación y la inspección ocular de la pista y del avión en el Aeropuerto de El Coco, este departamento ha llegado a las siguientes conclusiones:

./.

Ref: GOF-19/158.-

Sr. Otto Escalante W.

- 19) Falta de coordinación de los tripulantes.
- 20) Olvido en poner los interruptores de las hélices de reversible, y
- 30) Aplicación excesiva del sistema de frenos, siendo en parte factible esta reacción de los pilotos al no entrar en reversible.

Debido al buen record de los señores capitán Julio Estrada, copiloto Manuel Contreras y Asesor Técnico de Operaciones, José J. Ortiz; esta oficina sugiere se les suspenda dos días (31 de Octubre y 10 de Noviembre) sin goce de sueldo.

Por copia de la presente al señor Ricardo Pacheco, Jefe de Personal, le estamos rogando tomar nota de lo anterior.

Por último este departamento someterá a un entrenamiento intensivo teórico y práctico a dichos tripulantes.

Atentamente,

LINEAS AEREAS COSTARRICENSES, S. A.
(Departamento de Operaciones)

Original Signed

Juan I. Pérez

Operations Manager

Juan I. Pérez
Gerente

cc: Sr. Ricardo Pacheco.-
Sr. Rodolfo Vargas-Director de Aeronáutica. ✓

ARCHIVO GENERAL.-

JIP:lc.-

Aeropuerto El Coco
Octubre 31, 1969

Señor
Otto Escobedo W.
Gerente General
LACSA

Estimado señor:

Por la presente, me permito informarle que el T1-1010-C, vuelo 626/30 procedente de Tegucigalpa, Panamá, al mando del Capitán Julio Estrada, sufrió estallido de las llantas del tren principal derecho y la llanta anterior del tren principal izquierdo, al aterrizar en este Aeropuerto, en pista 26 a las 1:11 P. M. del 30 de Octubre de 1969.

Aparentemente el exceso de uso de los frenos durante el aterrizaje, por no ser posible usar "reversible" de las hélices, produjo el desgaste y estallido de las mencionadas llantas.

La distancia desde el punto en que pasó las ruedas en tierra hasta el lugar en donde quedó detenido el avión, es de aproximadamente 1600 metros.

No se registraron incidentes de ninguna especie con los pasajeros y tripulantes. El costo de las averías sufridas en el incidente mencionado será determinado por la Oficina de Costos.

Atentamente,

Fernando Pacheco G.
Gerente de Estación

cc: Dirección General de Aeronáutica - Atm. Gr. Rodolfo Vargas L.
Sr. Juan L. Pérez - Gerente de Operaciones
Lta. Oscar Callegos - Depto. Legal
ARCHIVO. -



San José, Costa Rica
31 de Octubre de 1963.-

Capitán
Juan I. Pérez
Gerente de Operaciones LACSA
Presente.-

Estimado señor:

Con referencia al incidente ocurrido ayer durante el aterrizaje en El Coco del vuelo 626 (TUM-OCO), por este medio me permito darle el presente reporte.

Volando de TUM a El Coco en el momento en que me encontraba almorsando, me llamó el capitán Estrada y me indicó que se había encendido una luz de reversible y me pidió que quitara los interruptores de reversible, hecho lo cual continué almorsando.

Cuando regresé a la cabina de pilotos, el vuelo siguió normal y se pasaron las listas de verificación, etc. etc.

El capitán Estrada efectuó un aterrizaje particularmente suave en El Coco y naturalmente no contamos con reversible, pocos segundos después se oyó estallar una llanta y momentos después las otras.

Antes de terminar, debo mencionar que el Ingeniero Williams del vuelo 627 del día 29 del presente, había comentado que habían tenido problemas con los sistemas de reversibles, por lo cual la decisión del capitán Estrada parece acertada.

Atentamente,

José J. Ortiz P.
Asesor Técnico de Operaciones