



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

4-6-62

24 de setiembre de 1962.-

MAN-038

Sr. Rodolfo Vargas L.
Director General de Aviación Civil
PRESENTE

4/2.6/62

Estimado señor:

En relación al MAN-017, referente al accidente del avión TI-296, paso a informarle lo siguiente: después de hacer una inspección minuciosa del sistema de tren de aterrizaje en todas sus partes constaté que todo está bien a excepción que la sirena de alarma que va conectada al acelerador no funciona.

Verificada la falla se encontró que la sirena no suena por pegarse en sus partes internas.

De acuerdo a lo anterior el accidente ocurrido se debió a que el tren no fue operado en su parte por descuido del piloto pero si la alarma hubiera estado trabajando correctamente, posiblemente la falla humana hubiera sido corregida a tiempo.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para suscribirme su atento y seguro servidor,

Odilón Díaz Ch.

Inspector de Mantenimiento

ODCH:opa.-



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

95 set 1962

T-296 P

se instaló un conjunto de medas y asse-
blies nuevos.

Aún OK para Vlo.

OK



16 julio 62

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

T1-296

Señal pasada por el magnaflex

Debido a la embarradura

San José, Costa Rica
Junio 7, 1962

Sres.
Junta de Aviación Civil
San José

Muy estimados señores:

Por este medio me permito transcribirles el reporte referente al accidente de nuestro avión Piper Comanche TI-296 el día 4 de Junio del presente año.

- 1) El aeroplano se encontraba en los Talleres de don Hernán Monteverde instalándole un motor Lycoming completamente nuevo, según factura de la casa Lycoming No. D-8108, el cual fue ordenado para reemplazar el motor original con que venía equipado, debido a diferentes fallas causadas posiblemente por defectos en los anillos pues durante el mantenimiento del mismo, se encontraron en dos oportunidades anillos quebrados, tanto de compresión como de aceite.
- 2) Instalado el nuevo motor se le hizo el run-up tal como lo exigen los reglamentos y el señor Monteverde hizo el respectivo vuelo de prueba, entregando el avión listo para operar el día 1 de junio.
- 3) El que suscribe voló el aeroplano el día 2 de Junio, completando en este vuelo de 45 minutos 516 horas de vuelo en ese aeroplano. El tiempo total del aeroplano en este momento es de 546 horas.
- 4) El día 3 de Junio, Domingo, salí con mi familia hacia Samara, no pudiendo hacer el regreso el mismo día sino hasta el Lunes 4 de Junio. Durante el vuelo de ida, aterrizaje, etc., todo el funcionamiento mecánico del aeroplano fue excelente y normal.
- 5) El Lunes 4 de Junio me reportó sobre La Garita a 5000 pies, a la Torre de la Sabana. En ese momento entendí autorización para aproximarme al circuito de tránsito y reportarme sobre Palomas donde lo he hecho por regla general. Después de la llamada sobre Palomas interfirieron algunas otras llamadas y no pude oír la contestación de la Torre de inmediato. Sin embargo, reduje mi potencia a 16" aproximadamente y puse mi máquina a 2400 vueltas, apliqué la bomba eléctrica auxiliar, bajé el tren de aterrizaje y apliqué un punto de flap. En ese momento llamé nuevamente sin poder conseguir contestación debido al tráfico de dos aeroplanos en tierra y uno que estaba aterrizando. En el instante en que aplicaba un punto más de flap, llamé nuevamente para reportarme en final largo. La Torre me contestó que debía haberme reportado primeramente a la altura de Villa Colón y que en ese momento no me permitía aterrizar y que me ordenaba hacer patrón de tránsito y reportarme nuevamente en inicial. Yo no alegué nada en ese momento, pero me disgustó sobre manera que se me quisiera llamar la atención cuando en realidad yo había sido autorizado para llegar al círculo de tránsito y llamé desde Palomas como lo he hecho de costumbre. En todo caso di potencia a 21" nuevamente y fui alrededor de la pista, reportándome de nuevo en inicial, en pierna base y en final corto.

En este último momento apliqué full flaps y puse mi hélice en paso alto. Hice mi aproximación normal a 100 millas cortando esta velocidad sobre la cabecera de pista a 85, nivelé aproximadamente a 80 millas y siendo el día claro y perfecto, con una suave brisa de 5 millas, con el acelerador recortado busqué el toque de ruedas. En ese instante sentí un roce de la hélice con el suelo y pensé de inmediato en dar completa potencia para hacer un sobre paso. Sin embargo, pensando en los desastrosos resultados que pudiera causarme una hélice descentrada, lo cual pondría en peligro mis hijos, mi señora y la nave, resolví apagar los magnetos, el master switch, cerré la gasolina y continué buscando tocar el suelo de la manera más suave posible, cosa que logré no habiendo dañado nada más que los tubos de la mufía pues los hub-bleeders de los tanques, el air speed y los flaps no recibieron el menor rasguño, ni tampoco ningún ocupante del avión, pues el mismo se deslizó suavemente sobre la pista, recorriendo aproximadamente 100 metros sobre el suelo de zacate.

Mi señora se extrañó únicamente de que el suelo estuviera tan cerca del avión, pues ella no se enteró de que habíamos aterrizado sin el tren. En el momento que paré y viendo todo normal prendí el master switch y llamé a la Torre informando que no podía mover la nave de la pista pues había hecho un forced landing, apagando inmediatamente el mismo.

Vale la pena mencionar que durante el vuelo hacia Sámara haciendo un descenso de 7000 pies de altura sobre el Puerto de Puntarenas, el avión le cogió una vibración extraña y cuando me preparaba para hacer un aterrizaje de emergencia en Puntarenas, noté que el reducir la velocidad abajo de 150 millas, dicha vibración se eliminó por completo. En ese instante pude chequear que el tren de aterrizaje había salido solo. Sin embargo, al llegar a Samara replegué normal y el procedimiento de secarlo nuevamente fue correcto y normal.

En el momento de aterrizaje sobre el extremo, al prender el master switch para llamar a la Torre, noté que ambas luces, la verde y la amarilla se prendían, no funcionó la alarma, horn advise, cuando corté la máquina posiblemente debido a fallas mecánicas generales del sistema eléctrico.

Al levantar el avión con la grúa para quitarlo de la pista no fue posible hacerlo con el sistema eléctrico porque el tren aparecía en posición de salida con el tornillo que hace funcionar la palanca que empuja las ruedas que recorrió aproximadamente 50% de la carrera. Hubimos de hacerlo por medio del procedimiento de empuje, desconectando todo el sistema y sacándolo por medio de la palanca. Sin embargo, ni las ruedas ni las tapas de las mismas sufrieron el menor daño.

El tren será investigado como corresponde en los Talleres del señor Monteverde y reportaremos en su oportunidad cualquier fallamecánica que haya sido posible encontrar.

Los daños reportados son los siguientes: hélice dañada, las paletas en forma tal que no son reparables. El hub de la hélice aparece cimbrado y es recomendable poner una hélice nueva. Desarmado el motor no se encontró ningún otro daño y solamente se requiere un set de empaques para armarlo nuevamente y ponerlo en condición de vuelo. El tubo de escape se destrozó al tocar el suelo, una pancha de la panza recibió algunos rasguños fuertes

pero sin dañar nada estructuralmente y cualquier daño que nuestros inspectores encuentren será reportado al cambio de ésta.

La toma de aire o air cleaner aparece ligeramente golpeada por una piedra que debe haber saltado al tocar la hélice o con la punta de una de las paletas de la misma. Se recomienda cambiarla. No aparece ningún otro daño en absoluto.

De ustedes.

Atentamente

(firma) Mario Salazar C.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

8 de junio de 1962.-

MAN-017

Sr. Rodolfo Vargas L.
Director General de Aeronáutica
PRESENTE

Estimado señor:

Por medio de la presente informo a usted sobre el accidente sufrido por el Piper Comanche TI-296, propiedad del señor Mario Salazar, que efectuando aterrizaje por cabecera de pista 07 de La Sabana, el día 4 de junio de 1962, lo hizo sin extender el tren de aterrizaje.

Dafios:

- 1) Dobladura de hélice (ambas aspas)
- 2) Tubo de escape aplastado
- 3) El motor será sometido al magna-Flux

El avión corrió sin ruedas 115 metros, con la hélice dio 7 golpes en tierra.

Se hizo extensión del tren con el sistema de Emergencia. Operó correctamente.

No se han hecho otras investigaciones sobre operación eléctrica del tren por falta de equipo.

Inspección ocular no presenta daños ni en tren ni fuselaje.

En cuanto se hagan las pruebas pasará informe respectivo.

Atentamente,


Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento

OD:op



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

SAN JOSE, COSTA RICA

8 de junio de 1962. -

MAN-017

**Sr. Rodolfo Vargas L.
Director General de Aeronautica
PRESENTE**

Estimado señor:

Por medio de la presente informo a usted sobre el accidente sufrido por el Piper Comanche TI-296, propiedad del señor Mario Salazar, que efectuando aterrizaje por cabecera de pista 07 de La Sabana, el día 4 de junio de 1962, lo hizo sin extender el tren de aterrizaje.

Dafios:

- 1) Dobladura de hélice (ambas aspas)
- 2) Tubo de escape aplastado
- 3) El motor será sometido al magna-Flux

El avión corrió sin ruedas 115 metros, con la hélice dio 7 golpes en tierra.

Se hizo extensión del tren con el sistema de Emergencia. Operó correctamente.

No se han hecho otras investigaciones sobre operación eléctrica del tren por falta de equipo.

Inspección ocular no presenta daños ni en tren ni fuselaje.

En cuanto se hagan las pruebas pasará informe respectivo.

Atentamente,

Odilón Díaz Ch.

Inspector de Mantenimiento

OD:op