



001933

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

Diciembre 10 de 1963.

Señor
Rodolfo Vargas L.
Director Aeronáutica Civil
PRESENTE.-

Estimado señor:

La presente para informarle lo relacionado con el accidente sufrido en la mañana del 22 de noviembre de 1963 aproximadamente a las 7:15 por el avión TI-296-L, propiedad del señor Mario Salazar y pilotado por el Capitán Alcides Villalobos, cuando aterrizaba en La Sabana y el tren se le retractó.

No hubo desgracias personales que lamentar.

Nombre del propietario: M. Salazar

Operador por : E. Salazar

Matriculado fecha : 29 abril 1959

Servicio a que se destina: Limitado

Servicio nuevo Otalora 7-6-64

Descripción de la aeronave:

Fabricante : Piper Aircraft Corp.

Modelo : PA-24 (250) "Comanche"

Tipo : Monoplano, triciclo, ala baja, monomotor

Año construcción : 1958

Serie : 24230

Capacidad combustible : 60 galones

Capacidad lubricante : 12 cuartos





DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 2 -

Tripulante : 1
Capacidad pasajeros : 5
Peso bruto : 2800
Peso vacio : 1600
Peso utilizable : 1200

Descripción del motor:

Fabricante : Lycoming
Modelo : O-540-A1C5
Tipo : Opuesto
Serie : L-4982-40

Descripción de la hélice:

Fabricante : Hartzell
Modelo : HC-A2XK-1
Serie nucleo : J 1236
Serie Aspas : No. 1: A42-143 No. 2: A43-701
Modelo aspas : 8433

Experiencia y capacidad del Piloto:

Número de licencia : 387-C-94
Horas de vuelo : 3.493:05
Horas de vuelo equipo accid.: 0:12 horas
Certificado médico vence: Enero 1964.





Examen partes lugar del accidente:

Motor: Por impacto sufrido motor necesita ser chequeadas sus partes de acero internas al magna-flux.
Montante: debe ser chequeado al magna-flux.

Hélice: Desechadas sus aspas.

Avión: Pared de fuego por el esfuerzo del soporte de bancada superior rota. Tren de aterrizaje debe ser completamente chequeado por condición y reglaje.
La lámina inferior del fuselaje abollada. Necesita ser reemplazada. Costillas de la parte inferior del fuselaje abolladas.

Causas probables del accidente:

En las pruebas del tren de aterrizaje se comprobó dureza en la operación algunas veces, otras normal.

Se comprobó la dureza del tren ocasionada por dobladura del "push pull" que va en las barquillas y que opera desde el motor al mecanismo de seguro del tren de aterrizaje principal derecho e izquierdo. También se comprobó gran cantidad de ceniza y "mugre" metido dentro de los tubos telescópicos del mismo "push pull".

En vista de que este "push pull" es sellado y no hay forma de renovar la grasa ni de suavizarlo, es necesario efectuar el cambio.

Para evitar otro accidente similar se recomendó al operador hacer limpieza de los telescópicos del "push pull" más frecuentemente y mantener una inspección permanente.

Posiblemente este accidente se habría evitado si la experiencia del capitán hubiera sido mayor, en este tipo de aeronave.

Horas totales de vuelo aeronave:	714:50
Horas después overhaul:	714:50
Horas después overhaul motor:	138:35
Horas de vuelo de hélice:	138:35

De Ud. muy atentamente,

Rodolfo Echandi L.
Sub-Director General de Aeronautica


Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento



002820

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

Diciembre 10 de 1963.

Señor
Rodolfo Vargas L.
Director Aeronáutica Civil
PRESENTE.-

Estimado señor:

La presente para informarle lo relacionado con el accidente sufrido en la mañana del 22 de noviembre de 1963 aproximadamente a las 7:15 por el avión TI-296-L, propiedad del señor Mario Salazar y pilotado por el Capitán Alcides Villalobos, cuando aterrizaba en La Sabana y el tren se le retractó.

No hubo desgracias personales que lamentar.

Nombre del propietario:	M. Salazar
Operador por :	E. Salazar
Matriculado fecha :	29 abril 1959
Servicio a que se destina:	Limitado
<i>Cert Aeron Vuela</i>	<i>7-6-64</i>

Descripción de la aeronave:

Fabricante :	Piper Aircraft Corp.
Modelo :	PA-24 (250) "Comanche"
Tipo :	Monoplano, triciclo, ala baja, monomotor
Año construcción :	1958
Serie :	24230
Capacidad combustible :	60 galones
Capacidad lubricante :	12 cuartos





DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

- 2 -

Tripulante : 1
Capacidad pasajeros : 5
Peso bruto : 2800
Peso vacío : 1600
Peso utilizable : 1200

Descripción del motor:

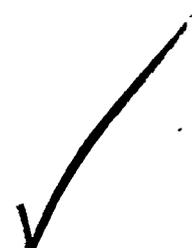
Fabricante : Lycoming
Modelo : O-540-A1C5
Tipo : Opuesto
Serie : L-4982-40

Descripción de la hélice:

Fabricante : Hartzell
Modelo : HC-A2XK-1
Serie nucleo : J 1236
Serie Aspas : No. 1: A42-143 No. 2: A43-701
Modelo aspas : 8493

Experiencia y capacidad del Piloto:

Número de licencia : 387-C-94
Horas de vuelo : 3.493:05
Horas de vuelo equipo accid.: 0:12 horas
Certificado médico vence: Enero 1964.





Examen partes lugar del accidente:

Motor: Por impacto sufre motor necesita ser chequeadas sus partes de acero internas al magna-flux. Montante: debe ser chequeado al magna-flux.

Hélice: Desechadas sus aspas.

Avión: Pared de fuego por el esfuerzo del soporte de bancada superior rota. Tren de aterrizaje debe ser completa - mente chequeado por condición y reglaje. La lámina inferior del fuselaje abollada. Necesita ser reemplazada. Costillas de la parte inferior del fuselaje abolladas.

Causas probables del accidente:

En las pruebas del tren de aterrizaje se comprobó dureza en la operación al gunas veces, otras normal.

Se comprobó la dureza del tren ocasionada por dobladura del "push pull" que va en las barquillas y que opera desde el motor al mecanismo de seguro del tren de aterrizaje principal derecho e izquierdo. También se comprobó gran canti dad de ceniza y "mugre" metido dentro de los tubos telescópicos del mismo "push pull".

En vista de que este "push pull" es sellado y no hay forma de renovar la grasa ni de suavizarlo, es necesario efectuar el cambio.

Para evitar otro accidente similar se recomendó al operador hacer limpieza de los telescópicos del "push pull" más frecuentemente y mantener una inspe ción permanente.

Posiblemente este accidente se habría evitado si la experiencia del capitán hubiera sido mayor, en este tipo de aeronave.

Horas totales de vuelo aeronave:	714:50
Horas después overhaul:	714:50
Horas después overhaul motor:	138:35
Horas de vuelo de hélice:	138:35

De Ud. muy atentamente,

Refelpe Echandi L.
Sub-Director General de Aeronáutica


Odilón Díaz Ch.
Inspector de Mantenimiento

Heredia 23 de noviembre de 1963

Sr.
Director General de Aeronáutica
Rodolfo Vargas
Pte.

Estimado señor:

Atentamente me permito hacer de su conocimiento el accidente que sufrí ayer a las 7 y 15 de la mañana, cuando me encontraba al mando del avión TI-296, que fue en la forma siguiente:

Despegando del Aeropuerto del Coco con destino a Liberia, al recoger el tren de aterrizaje, me di cuenta que dicho mecanismo no funcionaba correctamente, quedando las ruedas a media carrera. Traté de sacarlo e ir al Aeropuerto La Sabana para que un mecánico hiciera la revisión.

Por medio de la palanca telescópica saqué el tren de aterrizaje, pero el seguro no funcionó, ya que aunque el aterrizaje de emergencia se desarrollaba normalmente, después de 25 metros de carrera, se hundió la rueda de nariz, dañándose la hélice, el motor y parte del fuselaje.

Sin otro particular, me suscribo de usted atentamente.

Cap. Alcides Villalobos M.



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

Copia

28 noviembre 63
Sabana #1.-

T1-296L

Trabajos deben efectuarse para poner el avión
en servicio y extender Certificado de
conformabilidad.

- 1) Pasar al magnaflux partes del motor.-
- 2) Pasar al magnaflux soportes y pernos de ataque del motor a pared de fuego
- 3) Pasar al magnaflux bancada del motor
- 4) Reparación total de partes afectadas en el fuselaje.-
- 5) Cambio de partes afectadas en la hélice
- 6) Servicio completo de tren de aterrizaje.-
- 7) Ejecutar servicio de 100 horas avión y motor.-

Quin
Fuap mucho
DGC



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

28 Nov 1963

T1-296L

Revisión de la Bitácula a fecha: 22 Nov 63

Horas voladas a fecha accidente

Avión → 14:50

Motor → 138:35

Helice → 138:35

✓



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
SAN JOSE, COSTA RICA

22 Nov 1963

T-296L

En atenuación la balsa
aproximadamente 7:15
se le metió tren de

atenuación

Piloto =

Villalobos

Sala zar



REPUBLICA DE COSTA RICA
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1. Matricula

TI - 296 - L

2. Clasificación

LIMITADO.

3.

Esta Aeronave ha sido inspeccionada por un Representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil, considerándola en estado de aeronavegabilidad, siempre que se opere dentro de los límites aplicables a esta nave y de acuerdo con los reglamentos.

4. Fecha

JUNIO 7 1963.

5. Serie y fabricante de la aeronave

PIPER PA-24 S# 24-230

6. Descripción de la aeronave

~~MONOPLANO MONOMOTOR ALA BAJA TRICICLO.~~

7. Inspector de mantenimiento, Licencia No.:

[Handwritten signature]

474 MA 34
475 MM 37.

Director General de Aeronáutica Civil

(Sello)

DGAC-10

MATRICULA 71-296 # L
 CLASE limitado
 PESO BRUTO MAXIMO 2800
 PESO VACIO 1601
 PESO UTILIZABLE 1199
 CAPACIDAD COMBUSTIBLE 60
 CAPACIDAD DE LUBRICANTE 12 cts.
 PESO MAXIMO AUTORIZADO 2800
 TIEMPO DESDE LA ULTIMA REPARACION MAYOR
 SAN JOSE 19-1-1965

CATEGORIA ^{monoplano - ala baja - mmrmta} ~~triple~~
 TIPO MARCA Y SERIE Piper - PA-24-250
^{Suid} 24-230
 INSPECCION POR ^{Recotec Htda Salud Oyezo}
 FECHA DE INSPECCION 2 17 Enero 60
 TIEMPO TOTAL DEL AVION \$14:50
 \$14:50
 1965

3 Pax

1 Trip

5