



AERO GACETA

Academia de Historia de la Aeronáutica y el Correo Aéreo en Costa Rica

EDICION 1. ABRIL 2022

ACERCA DE LA ASOCIACION

OBJETIVOS

La “Academia de Historia de la Aeronáutica y el Correo Aéreo en Costa Rica” es una asociación sin fines de lucro. Sus objetivos son el rescate, la conservación y la divulgación de la historia de la aviación y del correo aéreo, para crear conciencia de su enorme aporte al desarrollo del país.

Como medios para lograr nuestros objetivos estamos estableciendo un museo físico, que tiene exhibiciones permanentes y temporales, en su sede en las instalaciones del Instituto de Formación Aeronáutica, IFA, en Lagunilla de Heredia, o itinerantes en diversos lugares accesibles al público en general, así como un museo digital.

También iniciamos la publicación mensual de este boletín, para los miembros de la Asociación y mantenemos vínculos con organizaciones similares y museos en otros países.

JUNTA DIRECTIVA Y ASOCIADOS

La Junta Directiva para el periodo 2022-2024 es:

José A. Giralt A. **Presidente**

Lic. Jaime Escobar C. **Vicepresidente**

Lic. Carlos Sáenz **Secretario**

Sr. Rodolfo Valverde F. **Tesorero**

Sr. Carlos Mazzali B. **Vocal**

Lic. José A. Giralt F. **Vocal y Asesor Legal**

Cap. Alejandro Nieto Y. **Fiscal**

Socios honorarios:

Lic. Alvaro Castro Harrigan

Asociados activos:

Cap. Ignacio Nieto Z.

Cap. Carlos Guerra L.

Srta. Alejandra Carrillo F.

Sr. Hernán Luna S.

Lic. Felipe Abarca F.

Lic. Bernal Mesen B.

Com. José Pablo Gonzalez G.

Com. Rodolfo Marín C.

Lic. Rodolfo Giralt F.

Cnel. Oldemar Madrigal M.

Lic. Daniel Saborío V.

Sr. Francesco Mazzali F.

Dr. Allen Young

Ing. Luis Jiménez

Prof. Raphael Belthrand

Lic. Frederick O'Neill

Sr. Franklin Vargas V.

Lic. Guido Palacino C.

Sr. Michael Brizuela F.

Cap. José Fabio Colmenares C.

Lic. Ana María Núñez C.

EDITORIAL

Presentamos hoy esta primera edición de la Aero Gaceta, que publicaremos mensualmente a partir de Abril, para que sirva de vehículo de comunicación entre los asociados y para la divulgación de sus aportes de investigación histórica a toda la comunidad.

Con gran satisfacción hemos visto el entusiasmo con que ha sido acogido el proyecto de establecer la *Academia de Historia de la Aeronáutica y el Correo Aéreo de Costa Rica*, pues en unas pocas semanas hemos logrado integrar a la asociación a más de 30 personas interesadas seriamente en preservar el legado histórico de la aviación y el correo aéreo en nuestro país.

Sin embargo, tenemos un largo camino por recorrer.

Claramente está más allá de nuestras posibilidades el establecer un museo a gran escala en donde se reúnan aeronaves, artefactos y documentación gráfica y escrita sobre esta rama de la historia. Quizás algún día se produzca un milagro que lleve al Estado a patrocinar un museo de tal naturaleza, al igual que apoya otros museos de gran interés público. Pero por ahora no podemos contar con ello, por lo que debemos concentrar nuestros esfuerzos en la creación del museo físico a pequeña escala, en las instalaciones del Instituto de Formación Aeronáutica gracias a la generosidad de su Presidente don Rodolfo Valverde, y la puesta en marcha de herramientas más asequibles, como exhibiciones itinerantes, el museo virtual y este boletín.

Aun así, el trabajo de recopilar, clasificar y divulgar el material disponible es arduo, pero es una tarea que nos trae gran satisfacción y es de gran trascendencia. En el pasado está la clave para entender el presente y prever en parte el futuro. La Historia es lo que le da continuidad a nuestras pequeñas historias individuales y va tejiendo la fibra de la civilización. En particular, la pasión por la aviación y la filatelia nos hace dejar atrás nuestras fronteras y encontrar el vínculo con otras personas en otros países que comparten los mismos intereses. También nos enseña agradecimiento, a apreciar los sacrificios que otros hicieron en el pasado para que hoy disfrutemos el bienestar que nos brinda este país excepcional. El dedicar un rato en la búsqueda interminable del coleccionista nos distrae de las preocupaciones cotidianas y mantiene nuestro equilibrio emocional.

En la reciente sesión de Junta Directiva se aprobaron los grupos de trabajo en las diferentes áreas, que nos llevarán a cumplir los objetivos de la Academia. Las puertas están abiertas para que se integren los asociados en aquellas áreas que les brinden mayor satisfacción y esperamos que también utilicen este boletín con toda libertad para compartir sus conocimientos con todos nosotros, para el enriquecimiento intelectual mutuo.

Esta primera edición de la Aero Gaceta es una propuesta del formato que pueden seguir futuras ediciones, que será modificado de acuerdo a las sugerencias y aportes de los asociados.

Cordialmente,

La Presidencia.

NOTICIAS:

MUSEO FISICO, EN LAS INSTALACIONES DE IFA

Nos encontramos en el proceso de preparación de las colecciones de objetos que serán trasladados a las instalaciones de IFA para la apertura del museo físico, entre ellos el avión Taylorcraft (ver nota aparte), la maqueta del Aeropuerto de La Sabana (ver también nota aparte), manuales técnicos de aviones como el DC-3, Constellation, DC-6 y 7, etc., muestras de instrumentos antiguos, hélices, maquetas de motores y otros más.

También se están confeccionando los exhibidores para protección de las maquetas, por cortesía de la familia Nieto y la empresa Neón Nieto, y los exhibidores para alojar las fotografías.

Por razones de la restricción sanitaria el acceso al museo inicialmente será limitado y solo bajo arreglos previos. Esperamos poder inaugurarlos en agosto de este año.

MUSEO DIGITAL

Ya tenemos registrado el dominio de la página web que albergará al Museo Digital. Es www.museoaeronauticocr.com El proyecto está siendo desarrollado en su parte técnica por la empresa COMPUMAX. Es un trabajo bastante laborioso, pues además de la construcción de la plataforma digital está la preparación de los textos y las fotografías que serán subidas al sitio. Estimamos que el museo puede estar accesible a principios de julio de este año.

MAQUETA AEROPUERTO LA SABANA

Esta maqueta está en la última etapa del proceso de construcción, para ser exhibida en la sede del museo físico.

Detalles:

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA SABANA

CONSTRUIDO BAJO LA ADMINISTRACION DEL PRESIDENTE LEON CORTES CASTRO, 1936-1940

INAUGURADO EL 7 DE ABRIL DE 1940

ARQUITECTO: JOSE MARIA BARRANTES

INGENIERO A CARGO DE LAS OBRAS: LUIS PAULINO JIMENEZ MONTEALEGRE

MAESTRO A CARGO DE LA CONFECCION DEL MURAL DEL SALON DORADO: Orfebre Louis Feron

AREA 700 METROS CUADRADOS, COSTO DEL EDIFICIO EN 1940 C. 1.741.000

DEJO DE USARSE PARA AVIACION EN 1970. A PARTIR DE 1977 SE CONVIRTIÓ EN LA SEDE DEL MUSEO DE ARTE COSTARRICENSE.

MAQUETA A ESCALA 1/72 CONSTRUIDA POR EL SR. CARLOS MAZZALI B.

LOS MODELOS DE AVION ESTAN A LA MISMA ESCALA.

DONADA A LA ACADEMIA DE HISTORIA DE LA AERONAUTICA Y EL CORREO AEREO DE COSTA RICA EN MARZO DEL 2022

ESTA MAQUETA MUESTRA EL EDIFICIO CON SU DISEÑO ORIGINAL EN LOS AÑOS 40. EL EDIFICIO LUEGO SUFRIO IMPORTANTES MODIFICACIONES ARQUITECTONICAS, ESPECIALMENTE EN EL ALA SUR.

ENLACE CON EL MUSEO EN SEATTLE

Siguiendo los pasos de un avión Boeing 247 que operó AVO en Costa Rica en los años 50, y que fue volado por varios pilotos costarricenses, entre ellos el Cap. Otto Escalante, (ver Pag. 15) encontramos que este avión fue luego llevado a Estados Unidos y finalmente adquirido por The Museum of Flight, cerca de la fábrica Boeing, en Seattle. Allí fue restaurado a condiciones de vuelo, y es exhibido en el museo, con los colores de United Airlines. Establecimos una relación con el museo y muy amablemente nos permitieron enlazar nuestra página web con la de ellos, para que nuestros asociados puedan ingresar al tour virtual en 3D que tienen para el avión, así como a las otras exhibiciones en línea.

El enlace es

www.museumofflight.org

Se encuentra en la sección de Aircraft, Boeing 247D, Step inside (VR)

El ingreso a esta sección es <https://www.museumofflight.org/aircraft/boeing-247d>

Recomendamos visitar este sitio!



APOYO DE LA EMBAJADA DE FRANCIA Y LA 3AF EN INVESTIGACION HISTORICA

En el transcurso de una investigación histórica sobre Marius Terce y Tobías Bolaños hemos tenido un especial apoyo de la Embajada de Francia. Su Consejero Regional de Cooperación y Acción Cultural América Central, el señor Paulo Pais, y su asistente, el señor Gael Assiret, nos pusieron en contacto con la Association Aéronautique et Astronautique de France, 3AF, y con su Ex Presidente e Historiador del Grupo de la Asociación para los Mid Pyrénées, de Toulouse, el Ingeniero Aeronáutico Alain Chevalier. Estamos en proceso de elaborar un convenio de cooperación entre ambas asociaciones, que resultará de gran provecho para todos nuestros asociados.

El sitio de la asociación 3AF es

www.3af-mp.fr

AERO FILATELIA:

La filatelia es una excelente herramienta para el estudio de la historia de la aviación. Desde las primeras emisiones de estampillas de correo aéreo hasta sobres conmemorativos, como los de primer vuelo o apertura de rutas, nos permiten seguir paso a paso la evolución de la aeronáutica. Algunos filatelistas como el Dr. Carlos Sáenz y el Lic. Fred O'Neill, han hecho valiosísimos estudios sobre los vuelos pioneros en nuestro país y el transporte del correo aéreo.

Tenemos el honor de contar entre nuestros asociados a tres eminentes filatelistas, el Lic. Alvaro Castro Harrigan, el Lic. Fred O'Neill, y el Lic. Guido Palacino. Anhelamos que en el futuro ellos puedan desarrollar esta sección de la Aero Gaceta con sus valiosos aportes.

A manera de introducción, insertamos un importantísimo estudio hecho por el Dr. Carlos Sáenz M. y publicado en la Revista Trimestral del Club Filatélico de San José en 1954, y que es de lectura obligatoria para conocer la historia de la aviación y del correo aéreo en nuestro país.



"Filatelia Costarricense"

REVISTA TRIMESTRAL

ORGANO OFICIAL DEL CLUB FILATELICO
DE SAN JOSE DE COSTA RICA



13

San José, Costa Rica

Enero - Marzo de 1954

TREJOS HNOS.

Apuntes sobre los primeros Correos Aéreos de Costa Rica

Poco se ha escrito sobre los primeros correos aéreos de Costa Rica. A pesar de que estos eventos ocurrieron en una fecha relativamente reciente, sin embargo es difícil obtener la información necesaria para hacer una historia completa del desarrollo postal. Es mi deseo presentar a los aficionados de la filatelia de Costa Rica, los primeros apuntes a este respecto con la esperanza de que cualquier información adicional que tengan nos la comuniquen para dejar escrito en su totalidad este capítulo tan fascinante de nuestra historia postal.

PRIMER CORREO AEREO INTERNACIONAL DE CENTRO AMERICA. NO OFICIAL

En diciembre de 1920 llegó a Costa Rica el aviador italiano Luis Venditti para efectuar unos vuelos de exhibición durante las Fiestas Cívicas. En marzo del siguiente año—1921—concibió la idea de efectuar un vuelo, transportando correo aéreo a Nicaragua y solicitó el respectivo permiso que le fué concedido. Al mismo tiempo pidió se le autorizara la emisión de un sello, *no oficial*, para cubrir el pago de la sobretasa de cada carta transportada en este vuelo. Este sello fué grabado por el señor Antolín Chinchilla y litografiado por la Litografía Minerva. Las estampillas se expendieron en la oficina central de correos habiendo llegado su venta a un total más

o menos de 600. La oficina de correos puso a la venta únicamente los sellos verdes. Los morados aparecieron en una fecha posterior y *no se usaron* en las cartas transportadas en el vuelo de Venditti. El matasello que se empleó en este vuelo fué el corriente de la época. Según el señor Gamaliel Noriega, Director de Correos de la época, en ninguna de las cartas depositadas en el correo se canceló el sello, sino que el matasello se puso a un lado. Es así que todo sello de Venditti cancelado, debe considerarse o como fraudulento o como un matasello de favor.

El correo para ser transportado en este vuelo se recibió hasta las nueve de la noche del 9 de abril de 1921 cuando se depositó en un saco debidamente sellado que se le entregó al aviador a las cinco y cuarenta y cinco de la mañana del 10 del mismo mes. El avión no partió sino hasta las once y cuarenta y cinco horas del mismo día. Las oficinas telegráficas reportaron el paso del aviador por San Antonio de Belén, Esparta y Chomes; pero no así de la frontera. Esto infundió temor que el aviador hubiera tenido un accidente, pues también había sido reportado por estaciones no en su ruta tales como Sarchí, Sarapiquí y San Carlos. Como a las tres de la tarde se recibió aviso de Limón que Venditti había caído cerca de ese lugar en un punto denominado Santa Rosa. Es decir, el aviador se extravió volando por todo el país, pero sin lograr llegar a Nicaragua. La correspondencia que llevaba fué de-

vuelta a la oficina de correos y posteriormente enviada por el vapor "San Juan" de la Pacific Mail a Nicaragua. Es así como terminó el primer intento de establecer un correo aéreo con el exterior.

PRIMER CORREO AEREO INTERIOR

En diciembre de 1923, durante las Fiestas Cívicas, vinieron aviones militares norteamericanos a efectuar vuelos de exhibición. Pocos días después ocurrió una interrupción de la línea férrea con Limón, dejando así a esta ciudad sin servicio de correos. A través de los oficios del Ministro de los Estados Unidos Mr. Roy T. Davis se solicitó que estos aviones hicieran el servicio de correos de emergencia. Concedido el permiso, los aviadores Mayor F. Bradley; Capitán Andy Smith, Capitán Harry M. Smyth, Teniente O. Moon, Teniente L. L. Beery, Teniente John Morgan, Teniente W. H. Reid y Teniente O. H., fueron quienes efectuaron los vuelos.

La fecha y las piezas de correspondencia transportadas fueron las siguientes:

Enero 5	16.722
Enero 7	3.825
Enero 11	5.620
Enero 12	18.133
Enero 13	1.725

Como no existía campo de aterrizaje en Limón, los sacos no pesaban más de 10 kilos y estaban amarrados con mecate y una agarradera del mismo material para dejarlos caer en el campo de deportes de Limón.

En el tercer viaje se arregló un campo de emergencia en Zent, pero

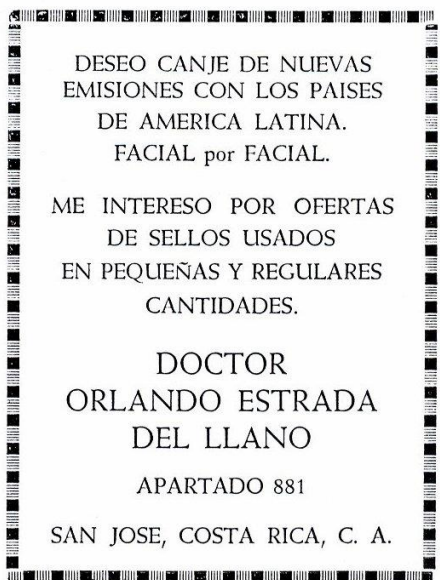
el avión sufrió un accidente debido a los troncos que todavía había en el campo. Unicamente en este viaje se transportó correo de Limón a San José.

El matasellos usado es circular y dice "Correo Aéreo" en la parte superior y "San José-Limón" en la inferior con la fecha en medio de las dos leyendas.

Todos los sellos circulando en la época se encuentran con este tipo de matasellos.

PRIMER CORREO AEREO A CANAL ZONE

Durante las Fiestas Cívicas de los años 1924-25 nuevamente vinieron los aviones militares norteamericanos a efectuar vuelos de exhibición a la sabana. Estos llegaron a Costa Rica, tres en los últimos días de diciembre y tres en los primeros días de enero, y transportaron correo aéreo de Canal Zone a San José y de San José a Canal Zone. Se usó un



matasellos especial similar al anterior pero que en la parte inferior dice "Costa Rica-Canal Zone". Tiene también un matasellos alusivo al evento de la Zona del Canal.

Al regreso de los aviones a France Field, uno de ellos se estrelló en San José, en un cafetal cerca del cementerio Calvo con total destrucción del avión pero sin daños a sus tripulantes.

PRIMER VUELO DE SCADTA

El 14 de agosto de 1925 acuatizaron en Limón dos hidroaviones de la Compañía "Sociedad Colombiana Alemana de Transportes Aéreos" en un viaje de estudios para establecer un servicio regular entre Colombia, Centro América, Cuba y los Estados Unidos.

Los aviones llamados "Atlántico" y "Pacífico" traían las siguientes tripulaciones:

	Atlántico A22	Pacífico A19
Piloto	T. Hamer	F. Von Brudenbroc
Co-piloto	G. Schuyster	H. Muentner
Mecánico	F. Pereira	H. Drast

Todos con la excepción de Pereira eran de nacionalidad alemana. Estos aviones transportaron correo aéreo del Canal Zone a San José y de San José a Managua. De estas últimas se enviaron únicamente veinticinco cartas y son de los sobres volados más raros de Costa Rica. Se usó el sello de 10 céntimos café de 1923 cancelado con el matasellos corriente de la época y un matasellos de hule de forma rectangular que dice "Primer correo aéreo Colombia-Centro América".

CORREO DEL 2 DE ENERO 1926

Nuevamente para las fiestas de 1925-26 vinieron de France Field aviones militares que transportaron correo aéreo, cancelándose los sellos con el mismo matasellos que el año anterior.

VUELO PANAMERICANO

En enero de 1927 se hizo un viaje aéreo, el "Vuelo Panamericano", en anfibios de la armada de los Estados Unidos de América que se inició en Washington D. C. llegando hasta Buenos Aires y regreso.

Al comando del Mayor Herbert S. Dargue y con una tripulación de 10 oficiales tuvo un accidente en Buenos Aires cuando dos aviones chocaron en el aire causando la muerte del Capitán Woolsey y del Teniente John Benton.

Para transportar correo era necesario que éste fuera autorizado por los representantes diplomáticos de los Estados Unidos quienes debían firmar los sobres así transportados. En Costa Rica se enviaron muy pocas piezas, firmadas todas por Mr. Roy T. Davis y con el sello de 20 céntimos azul de correo aéreo. (primer sello de correo aéreo), cancelado con el matasellos circular que leía además de la fecha "Correo aéreo-Costa Rica".

Este constituye el sobre volado más raro de Costa Rica.

CORREO AEREO DE DICIEMBRE DE 1927

El 29 de diciembre de 1927 llegaron a San José dos aviones militares norteamericanos procedentes de France Field, Canal Zone, pilo-

teados por los tenientes Williams y Tercy y el mecánico Harrison.

El 30 de diciembre regresaron a Canal Zone llevando correo aéreo porteado por el sello aéreo N° 1 (20 céntimos azul) y matados con el mismo matasellos antes mencionado.

CORREO AEREO DE NOVIEMBRE DE 1928

El 28 de noviembre de 1928 vinieron a San José aviones del cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos, estacionados en Managua. A su regreso a Managua transportaron correo aéreo. Estos sobres tienen el mismo sello antes mencionado y el mismo matasellos se usó para su cancelación.

CORREO AEREO EXTERIOR DE SERVICIO REGULAR EN VIAJES DE PAN AMERICAN AIRWAYS

El 11 de marzo de 1930 inauguró la compañía Panamerican Airways su servicio regular de correo aéreo de y para Costa Rica. En esta época estaban en uso los sellos de correo aéreo de ocho, veinte y cuarenta céntimos, y de un colón (sobrecargas sobre sellos oficiales de un colón). Los sobres se portearon con estos sellos y también con los sellos de correo marítimo de la época. Ade-

más se usó un matasellos especial, alusivo al acto, de forma cuadrada que lee en su parte superior "Correo Aéreo Primer Vuelo". Bajo esto hay una imagen de un avión en vuelo y la firma del entonces director de correos "Ricardo Toledo". En la parte inferior lee "Costa Rica" y el país a donde iba dirigido el sobre. De estos he visto: "Canal Zone", "Extranjero", "Honduras", "Guatemala", "El Salvador", "México", "Estados Unidos de A." y "América del Sur".

PRIMER VUELO TACA

Finalmente quiero mencionar los sobres volados en el primer viaje que TACA transportó Correo Aéreo. Este se efectuó el 30 de noviembre de 1943 en sobres especiales hechos por TACA con su escudo y una leyenda alusiva al acto. Se portearon con sellos de Costa Rica de la serie ex-Presidentes.

No hay duda que una colección de estos sobres volados en los primeros vuelos antes mencionados constituye un capítulo fascinante en la filatelia de Costa Rica y que ayuda a escribir su historia postal. Es de esperar que más coleccionistas se interesen por esta rama de la filatelia hoy casi sin importancia y muy poco conocida.

Carlos Sáenz M.

AERO MODELOS

Desde que se diseñaron los primeros tipos de avión en forma paralela se construyeron modelos en escala reducida. Algunos fueron hechos con el propósito de ser exhibidos en forma estática, y otros para ser volados, con diversos mecanismos de control que evolucionaron hasta los manejados por transmisores y receptores electrónicos muy avanzados, usados hoy en día. Casi todos los tipos de aviones militares y civiles han sido replicados en modelos de gran exactitud, en materiales como el plástico inyectado, plástico termo-formado, resina, balsa, metal o madera.

Las escalas más usuales son 1/72, 1/48 y 1/33. Para los tipos más grandes, como los jet, se usan escalas de 1/144, o 1/200. El uso de escalas más grandes, como 1/3 o 1/4 ha permitido construir bellísimas réplicas de gran envergadura, tanto de aviones clásicos civiles y militares como de aviones a reacción. Al incorporárseles motores en miniatura de gasolina, de dos y cuatro tiempos, y luego mini reactores y en tiempos más recientes motores eléctricos, se logró un gran realismo en la capacidad de vuelo. Se han desarrollado modelos para ser usados en vuelo acrobático, y modelos a escala.

Estos modelos de avión no son juguetes, sino reproducciones en miniatura de aviones, que deben seguir estrictos diseños aerodinámicos y de una complejidad sorprendente. Por las limitaciones de espacio y presupuesto, en el Museo físico debemos hacer un uso extenso de los modelos a escala, como se hace en otros museos. Tenemos desde una maqueta del aeropuerto de La Sabana hasta una colección de aviones clásicos.

De interés particular es la réplica del primer avión en volar en Costa Rica, un Bleriot XI. Este modelo fue traído de las Filipinas, parcialmente ensamblado, por José A. Giralt. En las Filipinas, por la habilidad de sus artesanos, se ha desarrollado una importante industria de confección de modelos a escala, en madera sólida, o en replicas armables en piezas.

Esta construido en materiales similares al avión original, en madera y tela y diseñado para volar con un motor eléctrico. Sin embargo por su alto costo solo se usa para exhibición estática.

El armar modelos de avión tiene grandes beneficios, aparte del aprendizaje acerca del avión real. Ayuda en particular a desarrollar la habilidad motora fina, por lo que es muy recomendado para los niños y niñas, la concentración, y la disciplina de seguir instrucciones paso a paso para lograr un resultado final. Es un lindo pasatiempo que puede ser pasado de padres a hijos en forma muy satisfactoria. Esta actividad fue usada como terapia muy efectiva para tratar a soldados convalecientes de la Guerra de Corea, en especial a los que sufrían de estrés post-guerra.

Las colecciones de aviones a escala ya armados son también una excelente afición y de gran valor para preservar modelos de aviones usados en la vida real.

En la Academia tenemos varios coleccionistas, como el Lic. Carlos Sáenz, don Franklin Vargas y José A. Giralt hijo, con cientos de modelos, y el primer constructor de modelos sólidos a escala en el país, don Carlos Mazzali. En esta sección iremos publicando a futuro algunas fotos de esas bellas colecciones, para disfrute de todos los asociados.

También tenemos a disposición los planos para confeccionar a $\frac{1}{4}$ de escala réplicas del Bleriot, Deperdussin Militar, DC-3, el Avro 504, el Beechcraft 18, el De Havilland Caribou, el Spirit of St. Louis, el Ford Trimotor y el Taylorcraft, con el objetivo de que algún día puedan construirse y exhibirse en el museo, como aviones que jugaron un importante papel en el desarrollo de la aviación costarricense.





Taylorcraft a 1/4 de escala, modelo de radio control.



Kit para la construcción de un modelo a escala 1:32 de un DC-3, para exhibición estática.

ANECDOTAS E HISTORIAS

"HISTORIAS PARA SER CONTADAS..."

Cuando yo regresé a Costa Rica de Spartan School en noviembre de 1953, me acuerdo ver un BOEING 247 pintado de amarillo cerca del hangar de AVO al extremo sur de la rampa, frente al Tennis Club. AVO ya no operaba y un día vi que el avión salió volando. Supongo que fue vendido.

Raúl "Chaparro" Velasco, Fernando "Muñeco" Araya, Mario "Toña" Lizano y creo que también Toco Zamora volaban esos aviones y eventualmente se integraron como pilotos de LACSA .Me contaba el "Chaparro" Velasco que en una oportunidad volaron el Boeing con una hélice de tres aspas en un motor y la otra de dos aspas en el otro motor.

Raúl Velasco aterrizando con el Norseman, en la pista del aeropuerto en Sarapiquí se vino un toro y se "estrelló" contra el tren de aterrizaje. El avión fue reparado y sobrevivió, el toro no fue tan afortunado...

AVO también tenía un mono motor NORSMAN pintado de color negro que permaneció por mucho tiempo al lado del hangar de AVO. Un día lo vi en la cabecera de la pista 25 haciendo el run up para despegar.

Jack Weinwort (no estoy seguro de la ortografía del nombre y apellido) era un Norteamericano dueño de AVO. Vivía en una casa, propiedad localizada exactamente en el cuadrante esquinero al oeste de la escuela del Edificio Metálico. Tenía un CESSNA 170B nuevo que solo yo le volaba a su finca en Sarapiquí. En el hangar había un biplano completamente restaurado que nunca vi volar.

Eran otros tiempos...."

Por Comandante José Pablo Gonzalez



Boeing 247 D de AVO (amarillo) en La Sabana, actualmente restaurado y en exhibición en The Museum of Flight en Seattle.

La LACSA que yo conocí

Era el año 1955. Yo trabajaba en Limón con EXACO, Expreso Aéreo Costarricense de Francisco Vanolli.

Recientemente LACSA había nombrado al Capitan Carlos Holst como Gerente de Operaciones.

Tradicionalmente los pilotos se contrataban "a dedo".

El Capitan Holst decide, por primera vez, efectuar un concurso para la selección y contratación de pilotos. Participé y gane el primer lugar.

El puesto era Copiloto de Reserva. Salario por hora volada de 5,40 colones. Sí, usted leyó correctamente: 5,40 colones.

Ingrese a LACSA en Abril de 1955.

Entrenamiento y chequeo en Douglas DC3

Llegar temprano en la mañana a la rampa del Aeropuerto de La Sabana.

Buenos días Capitan, soy José Pablo González, el nuevo copiloto, me permite acompañarlo en el vuelo ? Y así sucesivamente. Nada de información técnica, ni manuales ni procedimientos. Algunos capitanes, en vuelo solamente, me permitían sentarme a la derecha.

Alberto Torres era el programador de vuelos. Había un vuelo atrasado a Los Chiles, porque no había copiloto. El capitán era Ricardo Vargas. Torres le pregunta: ahí esta José Pablo, te lo llevas ? Jala, vámonos. Quede "chequeado" en DC3.

Entrenamiento y chequeo en Curtis C46

Anda montándote en los vuelos del C46, porque te vamos a necesitar.

A los pocos días aparecí programado en C46 para el vuelo 9-10, a Palmar Sur y Golfito. El capitán era Teodorico, "Toco" Zamora.

A la llegada a Golfito me dice Toco. Dale la llegada y apaga las baterías "Baterías, baterías, baterías ??"

Eramos una "familia". Todos nos conocíamos. Adonde vivías, como se llamaba tu esposa y tus hijos. Qué carro tenías.

En mi primer vuelo carguero a Miami en Curtis C46 el Capitan era Manuel Enrique "Pillique" Guerra.

Ya en ruta Pillique saca de su equipaje una pequeña bolsa. Era un sandwich y me pregunta si yo había traído algo para comer. Ante mi sorpresa parte el sandwich y me da la mitad, Pasaron muchos años. Yo trabajaba como instructor en el Centro de Entrenamiento de AIRBUS en Miami. Cuando Pillique venia a Miami, me llamaba y salíamos a comer.

Por Comandante José Pablo Gonzalez

PUBLICACIONES y CONTRIBUCIONES:

“El principio.

Desde los albores de la civilización el hombre intentó volar.

Quizás tratando de emular a las aves o a los insectos, o tal vez como un deseo atávico, producto de lejanos recuerdos de tiempos aún no completamente entendidos, lo cierto es que la humanidad desde antaño hizo innumerables intentos por vencer la fuerza de la gravedad que la ataba a la tierra. Existen amplios registros de esos esfuerzos en la mitología, la arqueología y la historia antigua.

Es bien conocida la leyenda griega del Laberinto diseñado por el arquitecto Dédalo por encargo del Rey Minos de Creta para alojar al Minotauro, monstruo devorador de hombres, mitad hombre y mitad toro. Al revelar Dédalo el secreto del Laberinto a Adriana, la hija del Rey, y esta a su amante Teseo, para que matara al Minotauro y escapase, el Rey Minos enfureció y le encerró junto con su hijo Icaro. Ambos huyeron del laberinto usando alas de cera. Esta leyenda es también uno de los más antiguos registros de una tragedia aérea pues relata que al volar Icaro cerca del Sol se derritieron sus alas y cayó al mar. Su padre pudo llegar a Sicilia volando.

En los Vedas, contenidos en el texto épico hindú Mahabharata, de alrededor del año 1500 A. C., aparecen claras descripciones de objetos voladores, al igual que sucede en el Antiguo Testamento, en Ezequiel 10:1-19.

Innumerables pictogramas y jeroglíficos de antiguas civilizaciones a través de todo el mundo atestiguan anhelos (o realidades?) en el arte de volar.

No escapan a esas anotaciones pictográficas las elaboradas por las antiguas civilizaciones americanas. En el museo Municipal de Nazca en Perú existen vasijas de cerámica con figuras de globos y otros objetos voladores, al igual que en el Museo Nacional de Antropología de Lima se exhiben bordados en algodón mostrando hombres voladores.

Leonardo da Vinci (1452-1519) inventó en 1503 una máquina voladora y esbozó los principios del planeador, el helicóptero, el paracaídas, la hélice y una máquina voladora.

Del siglo XVI al XIX se produjeron numerosos experimentos que paulatinamente fueron avanzando las posibilidades de alcanzar el dominio del aire. Los aeroestatos o globos, precursores de los enormes dirigibles, los ornitópteros (aparatos movidos por la fuerza humana), las cometas gigantes, los diversos tipos de planeadores y la adición de motores de vapor fueron algunas de las contribuciones importantes pero poco prácticas de este periodo.

Algunos de los inventores y experimentadores más destacados de esta época fueron **Octave Chanute**, quien recopiló mucha de la teoría de vuelo disponible hasta ese momento, **Otto Lilienthal**, experimentador en diversos planeadores, que al fin le costaron la vida, y **Samuel Langley**, con su invento de un avión impulsado con motor de gasolina.

Sin embargo, correspondió a los hermanos **Wilbur y Orville Wright** el efectuar en Kitty Hawk, North Carolina, el 17 de diciembre de 1903 el primer vuelo con un aparato más pesado que el aire, movido por un motor de gasolina y bajo el control absoluto del piloto. Este primer vuelo solo duró 12 segundos pero dio inicio a la aviación mundial moderna. Fue el fruto de varios años de esfuerzos y experimentos de los hermanos Wright quienes continuaron perfeccionando su aeronave y sus técnicas de vuelo al mismo tiempo que otros inventores desarrollaban máquinas voladoras similares.”

*Del libro “100 años de historia de la aeronáutica y el correo aéreo en Costa Rica” **

Una sinopsis de la historia de la aviación en Costa Rica.

Cuando apenas se cumplían 91 años de vida independiente, llegó a Costa Rica el primer avión, como atractivo para las fiestas de fin de año de 1911, y voló el 1 de enero de 1912, con el piloto Jessie Seligman.

Los detalles de este vuelo y de otros posteriores, los describimos en el libro publicado por la Editorial del TEC, “**100 años de historia de la aeronáutica y el correo aéreo en Costa Rica**”. *

El 7 de enero de 1928, el Coronel Charles A. Lindbergh llegó a Costa Rica en una escala del viaje que había iniciado el 13 de diciembre de 1927 en Washington.

El doble propósito de la expedición era hacer una gira de buena voluntad para exhibir el avión *Spirit of St. Louis* con el que había cruzado el Atlántico en mayo de 1927 y también el explorar potenciales rutas para Pan American Airways, que por ese entonces iniciaba operaciones en Estados Unidos.

El viaje a Costa Rica lo hizo proveniente de Nicaragua en donde había efectuado la escala anterior; volando a muy baja altura por el mal tiempo que había, rozando los árboles de las densas selvas existentes entonces. Así pudo notar la ausencia de carreteras y ferrocarriles que unieran los escasos poblados ubicados en zonas de inmenso potencial agrícola y sobre todo lo desolado y abrupto del terreno que haría en extremo difícil desarrollar a corto plazo vías de comunicación terrestre. (1)

En un artículo que escribió posteriormente para la revista The National Geographic Magazine en mayo de 1928 describiendo su viaje, hizo la observación siguiente:

“Costa Rica es una de las repúblicas más prósperas de América Latina. Encontré que tanto nacionales como extranjeros están vivamente interesados en la aviación. El comercio aéreo debe llegar a ser un importante factor en su progreso. Mis propios vuelos, hasta ahora, indican que la aviación está peculiarmente adaptada al transporte en Centro América. Aquí los ferrocarriles y las carreteras son tan escasos que un viaje que ahora lleva días o semanas por tierra podría ser hecho en unas pocas horas en avión” (2)

La visión de Lindbergh se hizo realidad poco después, al integrarse como piloto a Pan American e iniciar esta sus servicios aéreos a Latinoamérica.

La aviación en Costa Rica, desde el primer vuelo efectuado en 1912 hasta 1929 solo había sido una fuente de entretenimiento con los escasos aviones que llegaban a La Sabana a hacer exhibiciones o bien objeto de admiración a los aviones militares que venían de la zona del Canal de Panamá.

A finales de 1928 llegó una escuadrilla de aviones desde la zona del Canal, que colaboró llevando y trayendo correspondencia a Limón pues no había servicio de ferrocarril, interrumpido otra vez por el mal tiempo.

Con ellos llegó un anfibio de Pan American, que estaba interesada en conseguir un contrato con el gobierno de Costa Rica. Este avión se destrozó en su primer vuelo desde La Sabana a principios de 1929. Y fue el 9 de febrero que Pan American efectuó el primer vuelo comercial que se hacía en forma regular en Costa Rica, de La Sabana a Limón y regreso.

En Abril la compañía propuso al Estado efectuar servicios locales. Sin embargo no fue hasta julio que el Congreso aprobó el Contrato con Pan American.

En ese mismo año inauguró los vuelos internacionales desde Estados Unidos a México, Centroamérica, Panamá y el Caribe, que efectuaba con hidroaviones Sikorsky que aterrizaron en Chomes, Puntarenas y de los cuales se hacía un trasbordo a San Jose en aviones Fairchild monomotores.

Poco después decidió concentrar sus esfuerzos en los vuelos internacionales y abandonó los vuelos locales en Costa Rica.

La Sabana había sido usada hasta entonces por todos los aviones civiles o militares que esporádicamente llegaban al país, pero tenía varios inconvenientes para las operaciones regulares de Pan American, como unas altísimas palmeras en el lado este y unas grandes torres del servicio inalámbrico de comunicaciones internacionales, y además un grupo de jugadores aficionados de fútbol y vecinos que ponían a pastar ahí a su ganado se habían apoderado del campo que había sido dejado en herencia por el padre Chapuí a la ciudad de San José para beneficio de sus habitantes. Era tanta la fricción que Pan American había tenido que suspender sus vuelos en La Sabana los domingos para que se pudiera jugar fútbol!

A principios de 1931 Pan American trasladó sus operaciones internacionales a un campo que construyó en Lindora, en Santa Ana. Aunque La Lindora se convirtió en el campo de aterrizaje para los vuelos internacionales, La Sabana se continuó usando para otros aviones pequeños, hasta su posterior designación como aeropuerto internacional en 1936 y la inauguración de la terminal en 1940.

La ENTA:

Cornell Newton Shelton, después de graduarse de piloto en 1927, se dedicó a exhibiciones aéreas y a entregar aviones en Suramérica.

En una visita a Honduras en 1931 con su amigo piloto Robert Forsblade decidieron que ahí querían establecer una línea aérea, pero encontraron que el neo zelandés, Lowell Yerex, ya había fundado TACA, con el mismo propósito. Le alquilaron dos aviones a William Schoendfelt y se vinieron a Costa Rica a montar una escuela de aviación y una aerolínea.

Para entonces vivían en Costa Rica el primer piloto del país, Tobías Bolaños, quien había regresado de Francia varios años antes, en 1917, herido en un accidente mientras estudiaba aviación, y que infructuosamente trataba de volar nuevamente, y Oscar Arana, quien se había graduado como piloto en el Ejército Mexicano.

Shelton estableció entonces la ENTA, Empresa Nacional de Transporte Aéreo. Le ofreció a Bolaños y a Arana incorporarlos como pilotos pero luego no cumplió lo prometido, para disgusto de ambos nacionales.

El 2 de marzo de 1932 ENTA comenzó a volar localmente en vuelos especiales a diversos puntos del territorio nacional como Liberia, Nicoya, Tempisque, Santa Cruz, Puntarenas, San Isidro del General, Limón y San Ramón.

Como Shelton no cumplió tampoco con los pagos de los aviones, Schoendfelt se vino a Costa Rica a hacerse cargo de la empresa. Shelton permaneció unos meses más en Costa Rica, haciendo vuelos ocasionales y entrenando al primer piloto en graduarse en Costa Rica, don Odone Bonati. En julio se fue a Honduras en donde estableció TAN, y luego APSA en Perú, que llegarían a ser exitosas aerolíneas.

Schoenfeldt se dedicó entonces a desarrollar la ENTA, primera aerolínea costarricense, aunque de capital extranjero, llenando el vacío que dejaba Pan American al abandonar los vuelos locales.

Firmó un contrato provisional con la Secretaría de Comunicaciones comprometiéndose a volar correspondencia interna durante un periodo de prueba de seis meses a cambio de un subsidio mensual de C.6250.

Los servicios aéreos comenzaron en forma bastante irregular, alegando la compañía el mal estado de los campos.

Sin embargo Schoendfelt tenía muy claro el futuro de la aviación comercial en Costa Rica, como lo evidencian las siguientes declaraciones que dio al periódico La Tribuna:

“las ventajas que representará un servicio aéreo para Costa Rica no consisten solamente en el rápido transporte del correo y pasajeros, sino en el hecho de que mucha gente que hasta la fecha no ha querido salir de la zona habilitada de la meseta central buscará las tierras fértiles de otras regiones que estén comunicadas con las grandes poblaciones del centro del país. Concretamente, un agricultor u otra persona que pretenda formar una finca en un lugar aislado sin regulares comunicaciones jamás se arriesgaría a llevar a su familia a un sitio así por la simple razón de que no podrá encontrar siquiera médico ni ayuda de ninguna clase para atenderlos en caso de enfermedad. El avión pone término a estos temores, pues en el poco tiempo que llevamos trabajando en Costa Rica hemos traído más de una docena de personas enfermas en viajes de emergencia y todos llegaron a su destino en tiempo para someterse al tratamiento de un médico o ir al hospital para curarse.

El avión también servirá para establecer un mercado para los productos de aquellas regiones lejanas del país de donde por mucho tiempo será imposible sacarlos por la vía terrestre. Haremos todo lo posible por transportar huevos, manteca, frutas y legumbres y todo lo que se puede vender en los mercados de la capital y con este servicio los agricultores radicados en los lugares apartados

podrán venir a San José con más frecuencia a hacer sus compras en persona y sin pérdida de tiempo. Otro aspecto que vale la pena tomar en consideración es el hecho de que para el avión no hay líneas interrumpidas ni en el Atlántico ni en el Pacífico en caso de derrumbe, etc. El hombre de negocios siempre tendrá su correo y comunicación con el exterior y en el caso de que fuera necesario con solo dos aviones se podrá mantener la comunicación con el exterior.” (3)

Al elevarse a discusión en el Congreso el contrato con ENTA, el diputado por Guanacaste, don Arístides Baltodano, en el tercer debate, *“Cita el caso de Santa Cruz y dice que de ahí no se puede salir ahora en ninguna forma ni a pie ni a caballo ni en carreta sino hasta mediados de diciembre por la mala condición de los caminos y lo recio del invierno y que este servicio vendría a salvar al Guanacaste de estas dificultades de comunicación y transporte.” (4)*

Finalmente el Congreso aprobó el 26 de agosto de 1932 el contrato con las rutas, tarifas y la concesión del transporte de correo aéreo, otorgándole una subvención de C.6.250 colones anuales a ENTA. (5)

El 23 de octubre de 1932 el piloto de ENTA Kenneth Poe inauguró el campo de aterrizaje de San Ramón.(6)

El 29 de octubre quedó listo el campo construido por la municipalidad de Puntarenas, a un lado de la playa, en La Punta, que medía 400 metros de largo por 25 de ancho. (7)

A finales de 1932 nuevamente se presentaron temporales en la zona del Atlántico, considerados aún peores que los de 1928, y otra vez Limón quedó aislado al interrumpirse el paso del ferrocarril. La ENTA dedicó entonces su único avión en servicio a hacer un vuelo diario al puerto, a traer y llevar correspondencia, habiendo transportado por primera vez el correo nacional por vía aérea el 29 de noviembre. Este servicio era vital para la economía del país pues entre otros documentos se trasladaban las planillas para pagar a los miles de trabajadores de la compañía bananera en el Atlántico.

Es cierto que ambas costas estaban conectadas con la capital por medio de dos, en ese entonces, modernos ferrocarriles, el del Atlántico, inaugurado en 1890, y el del Pacífico, inaugurado en 1910. Eran líneas de comunicación vitales para los dos principales productos de exportación del país, el café y el banano, para la importación de materias primas y bienes de consumo, y para el movimiento de personas y correspondencia desde ambos puertos hacia San José y viceversa así como hacia las poblaciones y fincas que se habían establecido a lo largo de las vías férreas. Pero no brindaban viajes cortos, pues se tardaban al menos seis horas desde las costas al interior del país, y a menudo en época lluviosa sufrían interrupciones por los derrumbes e inundaciones que azotaban sobre todo al litoral del atlántico.

Existían unas pocas carreteras que unían las ciudades y poblados de la meseta central y un camino de carretas desde la frontera con Nicaragua, que en ciertos trayectos requería el trasbordo a lanchas en un viaje interminable de varios días. Pero las tierras de las llanuras del Norte y Sur del país y algunas zonas costeras estaban incomunicadas con la meseta central.

Aunque ya algunos pioneros se habían aventurado a establecerse en esas remotas regiones, debían vivir una vida de auto suficiencia pues no había modo práctico de trasladarse a los centros urbanos y económicos más importantes

Las selváticas regiones en las que se iban talando los bosques para convertirlas en tierras agrícolas abundaban en serpientes venenosas o por la naturaleza de los trabajos se prestaban a accidentes. Una mordedura de serpiente o una cortada grave con un machete o un hacha significaban una muerte segura, pues nadie podía resistir un viaje de cuatro o cinco días para llegar a un hospital en la capital. Las cosechas que iban arrancando a la tierra con su enorme esfuerzo los agricultores pioneros se perdían por falta de mercados o por lo costoso que resultaba traerlas a la meseta central a lomo de mulas o en carretas.

A finales de diciembre de 1932 ENTA adquirió un Fokker 14 monomotor de 8 pasajeros, que llegó a Costa Rica el 22 de enero de 1933, y que fue bautizado “Guanacaste”, con lo que los servicios se regularizaron y el país entró a la era de la aviación comercial.

Esta, que había comenzado en 1929 con los primeros vuelos de Pan American, se transformó en un medio de transporte que cambió completamente el aislamiento al que estaban condenados los costarricenses.

De la noche a la mañana, un viaje terrestre de cuatro o cinco días, o de seis horas en el mejor de los casos si estaba en ruta del ferrocarril, se acortaba a un poco más de una hora por avión!

Esto significaba la diferencia entre la vida o la muerte para muchas personas heridas o enfermas, y la apertura de nuevos mercados para los pioneros, así como una inmediata mejoría en las comunicaciones al permitir el rápido traslado de correspondencia de y hacia la capital con las regiones del interior y costeras del país.

También se produjo un cambio más sutil, pero no menos importante, en la sociedad costarricense, pues los aviones contribuyeron a integrar el país, tanto políticamente como a través de la “democratización” de la sociedad, al mezclar en un solo espacio a la gente más rica con los más pobres, pues igual debían hacer el viaje juntos, y no separados como en el ferrocarril, que tenía un vagón de primera clase para los más adinerados. Y la aviación pudo dar a muchos una comprensión visual de la composición geográfica del país, su enorme biodiversidad, y su belleza escénica, desde los majestuosos volcanes hasta las espectaculares costas.

Los primeros “aeropuertos” producto del esfuerzo comunal de los pobladores que querían contar con los servicios aéreos a sus remotas regiones, no eran más que claros arrancados a la selva a punta de hacha y limpiados por yuntas de bueyes que arrastraban los troncos de los árboles y acarrearaban la piedra y arena para nivelar las primitivas pistas. En las costas, muchas veces las playas hacían de campos de aterrizaje.

Por José A. Giralt

Continuará en la Edición 2 de la Aero Gaceta.

*Para una descripción más detallada del desarrollo de la aeronáutica y el correo aéreo, ver:

Giralt, J. **“100 años de historia de la aeronáutica y del correo aéreo en Costa Rica.** (2012) Editorial Tecnológica de Costa Rica. Cartago. Costa Rica.

(1) The National Geographic Magazine. Vol LIII N. 5 May 1928 *“To Bogota and back by air. The narrative of a 9.500 mile flight from Washington over thirteen Latin American countries and return, in the single seater Spirit of St. Louis”*. By Col. Charles A. Lindbergh. Pag 558

(2) Idem. Pag. 560

(3) Viernes 12 de Agosto de 1932. La Tribuna. Año 12. No.3533. Pag. 3 *“Hasta la fecha mis aviones han volado más de 140 mil kilómetros en Costa Rica sin un solo accidente de importancia”, nos dice Mr. Schoendfelt.”*

(4) Sábado 27 de agosto de 1932. La Tribuna. Año 12. No. 3546. Pag. 4. *“Se aprobó en tercer debate el proyecto de contrato para servicio postal aéreo. Quedó fijada en seis mil doscientos cincuenta colones la cuota mensual del gobierno por dos viajes al Guanacaste, uno al sur y otro a San Carlos semanalmente”* (4)

(5) Idem.

(6) Miércoles 26 de octubre de 1932. La Tribuna. Año 12. NO.3595. Pag. 2. *“La inauguración del campo de aterrizaje de San Ramón”*

(7) Sábado 29 de octubre de 1932. La Tribuna, Año 12. No. 3598. Pag. 2. *“Fue acondicionado un aeropuerto en Puntarenas para los aviones que harán el servicio postal interior”*

FIRULAIS AVIADOR

Hay una leyenda de un perro “zagüate” (“mutt” para los que hablan inglés...) que se juega la vida en las calles de Costa Rica, sobreviviendo a como pueda. Su nombre es Firulais, que dicen viene de “free of lice” (“libre de piojos”), requisito que le ponían los gringos a los mexicanos para que pudieran llevar sus perros a territorio norteamericano...

Parece que incluso lo vieron tratando de votar en las últimas elecciones, en el 2022.

Busque bien Srta, es con F de Firulais



Pues resulta que Firulais anda en este mundo desde hace por lo menos cien años, y tiene un interés especial en los aviones.

Lo tenemos documentado en varias fotografías.

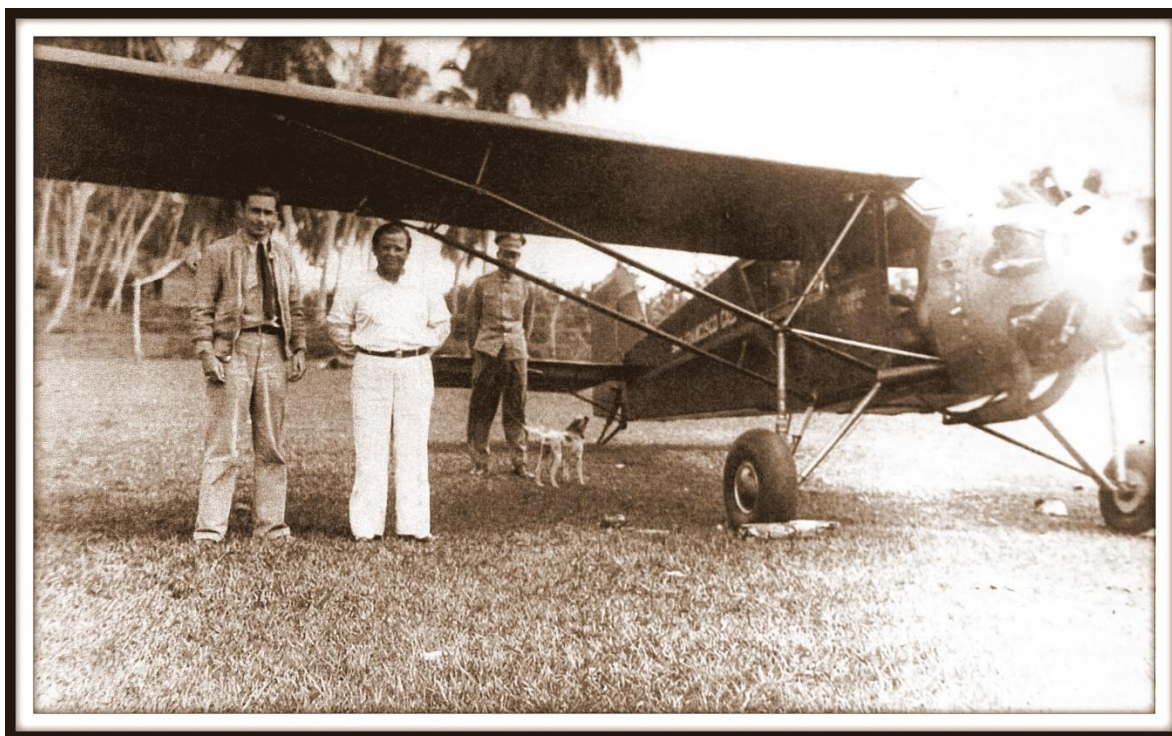
Lo captó el fotógrafo Hernández en 1921, pintado en un costado del avión de Louis Venditti, en La Sabana, persiguiendo a un gato.



En 1928 aparece otra vez en La Sabana husmeando un avión del ejército norteamericano que había venido a acompañar a Charles Lindbergh a su llegada a Costa Rica.



En 1933 se fue a Limón a esperar a don Román Macaya cuando aterrizó por primera vez en Costa Rica en su heroico vuelo que hizo desde San Francisco, California.



No sé si será una reencarnación de algún piloto o mecánico. Claro, se cambia el uniforme a menudo para que no lo pesquen.

Cuando trajimos el Curtiss Robin Espíritu Tico de don Carlos Macaya llegó a inspeccionar el ensamblaje del avión en el hangar de Carmonair...



Tremendo susto nos llevamos cuando lo vimos en el 2016 a la par de nosotros, un día en que Carlos Mazzali y yo andábamos en el hangar del Capitán Carmona arrancando el avión del finado don Carlos Macaya, el Curtiss Robin Espíritu Tico, para calentarlo.

Aquí está la prueba!



Si lo ven cerca de algún avión, sáquele una foto, para seguirle los pasos...

PROYECTOS DE INVESTIGACION:

RECONSTRUCCION DEL REGISTRO AERONAUTICO

Desafortunadamente el Registro Aeronáutico de los primeros aviones matriculados en Costa Rica fue eliminado de la Dirección General de Aviación Civil. Por la importancia histórica que tiene el seguir el rastro de estas aeronaves, recopilaremos información suficiente para reconstruir hasta donde sea posible ese Registro, llegando a los últimos aparatos de matrícula TI. Hay algunas investigaciones que se han llevado a cabo en otros países que ayudarán a completar el rompecabezas. En ausencia de otros documentos, esta reconstrucción debe estar respaldada por fotografías que muestren claramente el tipo de aeronave y la matrícula. Esperamos que algunos miembros de la asociación se interesen por llevar a cabo este proyecto.

PROYECTOS DE RESTAURACION:

RESTAURACION DEL TAYLORCRAFT TI-ALA

Este es un avión Taylorcraft BC12D, construido en Agosto de 1946, con el número de serie 9369, al cual se le asignó la matrícula norteamericana N-94969.

El último dueño en Estados Unidos fue Frederick E. Grauel, de Cincinnati, Ohio, (1975-1977). Anteriormente había sido propiedad de Fred Irwin Morrison, de Galesburg, Illinois, (1954), pero se desconoce si este fue el primer propietario, así como de Paul Wayne Talbott, de Lomita, California, (1962) y Frank A. Cross, de Simi, California, (1965).

La matrícula norteamericana N-94969 se canceló en 1977 y se reportó como exportado a Costa Rica en ese mismo año.

Es una avioneta bi plaza, con un motor Continental de 65 caballos de potencia, con estructura en metal y forrada en tela en partes del fuselaje y las alas. Mide 6.7 metros de largo, 11 de envergadura, 2 de alto y un peso vacío de 730 libras. Fue diseñado por C.G. Taylor, quien era socio de W.T. Bill Piper, y quien había diseñado un Taylor Cub. Por diferencias entre ellos disolvieron la sociedad y Piper fundó la fábrica que produciría los Piper Cubs y otros muchos diseños, y Taylor estableció la Taylorcraft Company para la producción del Taylorcraft. Este avión tuvo mucho éxito y se estimaba que casi una mitad de los primeros pilotos norteamericanos habían aprendido a volar en él. Se produjeron alrededor de 13.000 unidades y en la actualidad hay alrededor de 2.000 aviones de ese tipo en condiciones de vuelo.

De acuerdo a lo relatado por don Manuel Enrique Guerra, "Pillique", el avión llegó a Costa Rica alrededor de 1976 pilotado por una pareja de norteamericanos, posiblemente los Grauel, quienes

venían en un viaje de placer desde los Estados Unidos, haciendo trayectos cortos por México y Centroamérica.

Como venían por la costa del Golfo de México y luego por el Pacífico, haciendo escalas en aeropuertos de baja altitud, no tuvieron mayores problemas y así llegaron a Costa Rica. Después de unos días de estar aquí, al intentar despegar para continuar el viaje tuvieron que abortar el despegue pues no les dio la potencia el motor, por la altitud del aeropuerto y su bajo caballaje. Le pidieron a don Pillique que les guardara el avión en su hangar, y le mandara a hacer algunos servicios y luego ellos regresarían a desarmarlo y llevárselo por barco. Pasaron algunos años y al volver cuando les presentó las facturas de uso del hangar y reparaciones consideraron que no valía la pena el costo contra el valor del avión, por lo que se lo dejaron en pago de los servicios.

Don Manuel Enrique lo registró a nombre de Aviones Taxi Aéreo S.A. El 30 de setiembre de 1982 la Dirección General de Aviación Civil emitió el certificado de aeronavegabilidad No. 588, y el Certificado de Matrícula C.M. 431, otorgándole la matrícula TI-ALA. Don "Pillique" le hizo un servicio mayor en COOPESA.

Un par de pilotos se lo pidieron prestado para volarlo. Uno de ellos, capitán de LACSA, que no identificó, después del despegue y un vuelo corto le dijo que mejor lo guardara y no lo usara más pues se corría el peligro de que alguien se accidentara gravemente por la falta de potencia del motor.

Don "Pillique" entonces lo colgó del techo de su hangar en El Coco. Pasado un tiempo se lo regaló a don Herberto Calvo con la intención de que eventualmente fuera donado a la Dirección de Aviación Civil para colocarlo en exhibición en su edificio administrativo en La Uruca.

Sin embargo al llegar el tiempo de la jubilación de don Herberto de la DGAC, decidió no donarlo pues le preocupaba que no lo cuidaran debidamente. Alrededor de 1995, con la aprobación de don Pillique ambos se lo donaron a José A. Giralt con el compromiso de que no podría venderlo ni regalarlo sino exhibirlo en las Ferias de Aviación que en ese entonces organizaba con la Asociación de Líneas Aéreas y para que eventualmente se destinara a un museo de aviación.

José Giralt le reemplazó el parabrisas con un repuesto comprado en Univair y traído de cortesía por Challenge Air Cargo, y el avión fue tapizado de cortesía por el señor Rafael Jiménez, excelente tapicero que confeccionó los asientos adaptados para el viaje en LACSA del Papa Juan Pablo II, para ser exhibido en las ferias de aviación de 1996, 1997 y 1999.

Luego de la última feria en 1999, al ser trasladado del aeropuerto a una bodega donde se guardaría, por un descuido del transportista el avión golpeó el parabrisas de un automóvil que pasaba, quebrándose y torciendo la sección de cola del fuselaje. Unos funcionarios de COOPESA ofrecieron repararlo y entelarlo con unos estudiantes de mecánica de aviación, y rompieron la tela del fuselaje para ver el daño. No lo repararon y la tela quedó seriamente dañada.

Al venderse Challenge Air Cargo a UPS y trasladar el avión a la residencia de José Giralt al descargar el fuselaje del contenedor se resbaló y la hélice golpeó el piso, doblándose las puntas.

El avión permaneció en una bodega en la finca del señor Giralt. En el 2000 él y su amigo Steve Johnson comenzaron a desmontar las piezas removibles para ver la condición del fuselaje,

repararlo y entelarlo. Se encontró corrosión extensa en los tubos que forman el fuselaje, luego de remover la tela de la parte trasera del fuselaje y el cowling. El avión aún conservaba una calcomanía del registro en Ohio, que se destruyó al desmontar la tela para restauración.

El proceso de restauración se suspendió debido a que el señor Johnson retornó a los Estados Unidos.

A finales del 2021 y principios del 2022 José Giralt procedió a remover la pintura y reparar las superficies metálicas del cowling y las puertas, y lo dio en préstamo por tiempo indefinido a la Academia de Historia Aeronáutica para ser restaurado y exhibido permanentemente en el museo en las instalaciones de IFA.

Toda la documentación del avión, recibida de don Pillique Guerra, fue digitalizada para su conservación. En la restauración se mantendrá la matrícula original costarricense, TI-ALA, y los colores con que se había pintado: fuselaje blanco, nariz y borde de ataque de las alas azul celeste, y una franja horizontal de la nariz a la cola con los colores rojo, blanco, azul, blanco y rojo.

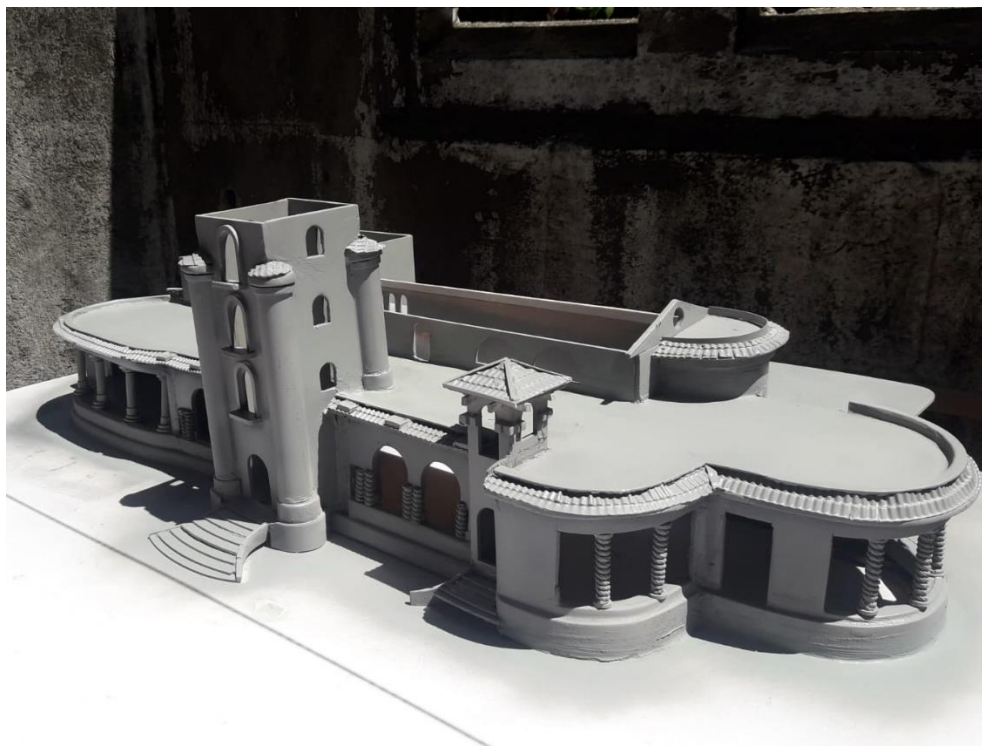
Por José A. Giralt







FOTOS, NOTAS Y ENLACES DE INTERES



Maqueta en construcción del Aeropuerto Internacional de La Sabana-1940.

PATROCINIOS:

Hemos tenido el generoso patrocinio de la conocida empresa Neón Nieto, y la familia Nieto, que están donando varios exhibidores acrílicos esenciales para el montaje de las maquetas y objetos del museo físico.

Les expresamos nuestro más profundo agradecimiento, pues su gesto hace posible la apertura del museo a muy corto plazo.

Enlaces de tres museos de aviación en Toulouse

<https://www.aeroscopia.fr>

[L'Envol des Pionniers - Site de légende de Toulouse-Montaudran \(lenvol-des-pionniers.com\)](http://lenvol-des-pionniers.com)

[Ailes Anciennes Toulouse - Préservation du patrimoine aéronautique](http://www.ailles-anciennes-toulouse.fr)

RECAUDACION DE FONDOS:

Como la Academia es una organización sin fines de lucro, depende de donaciones y actividades de recaudación de fondos para los gastos que demandan la restauración, conservación y exhibición de objetos y documentos.

Entre esas actividades efectuamos rifas de objetos de interés para los asociados.

Para el mes de abril estamos rifando un modelo a escala de un DC-3 de LACSA, construido y donado por don Carlos Mazzali. Son cien números, con un costo de C.3.000 cada uno, y el ganador es el número igual al ganador del premio mayor de la Lotería Nacional del sorteo del domingo 15 de mayo. Los números se pueden adquirir a través del Whastapp de la Asociación.



Cómo asociarse?

Para asociarse a la Academia es requisito ser recomendado por uno de los miembros fundadores, y ser aprobado por la Junta Directiva. Puede solicitarse el formulario de afiliación al Lic. Carlos Sáenz, Secretario de la Academia. No es necesario que su profesión sea en la industria de la aeronáutica pero sí debe tener un interés serio en la historia de la aviación o la aero filatelia costarricense.
