



Deperdussin, similar al segundo avión en volar en Costa Rica, por Marius Terce. Airteamimage.

AeroGaceta

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

Edición 2. Mayo, 2022

Acerca de la asociación

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, con exhibiciones permanentes y temporales, en su sede en las instalaciones del Instituto de Formación Aeronáutica (IFA), en Lagunilla de Heredia, así como actividades itinerantes en diversos lugares accesibles al público en general y un museo digital. También publicamos mensualmente este boletín. Mantenemos vínculos con organizaciones similares y museos en otros países.

Junta directiva y asociados

Junta directiva, 2022-2024:

José A. Giralt A. **Presidente**, administrador de aerolíneas (jubilado), expresidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA).

Lic. Jaime Escobar C. **Vicepresidente**, historiador

Lic. Carlos Sáenz. **Secretario**, abogado y notario

Sr. Rodolfo Valverde F. **Tesorero**, técnico en Mantenimiento Aeronáutico y presidente del Instituto de Formación Aeronáutica, IFA.

Sr. Carlos Mazzali B. **Vocal**, ingeniero aeronáutico, modelista

Lic. José A. Giralt F. **Vocal y asesor Legal**, abogado y notario, modelista

Lic. Bernal Mesén B. experto en Aviación Civil, exdirector de Aviación Civil y controlador aéreo

Cap. Alejandro Nieto Y. **Fiscal**, piloto comercial (jubilado)

Socios honorarios:

Lic. Álvaro Castro Harrigan. Economista, filatelista e historiador

Asociados activos:

Cap. Ignacio Nieto Z. Ingeniero industrial y piloto privado

Cap. Carlos Guerra L. Piloto comercial

Srta. Alejandra Carrillo F. Investigadora paralegal

Sr. Hernán Luna S. Empresario y exadministrador del Aeropuerto Tobías Bolaños

Lic. Felipe Abarca F. Diseñador gráfico y director de la Editorial Tecnológica de Costa Rica

Com. José Pablo González G. Comandante, piloto comercial (jubilado)

Com. Rodolfo Marín C. Comandante, piloto comercial (jubilado)

Lic. Rodolfo Giralt F. Máster en Administración de Empresas y Finanzas.

Cnl. Oldemar Madrigal M. Comandante, piloto comercial (jubilado). Exdirector Servicio de Vigilancia Aérea

Lic. Daniel Saborío V. Abogado y notario, jefe del Registro Aeronáutico de la DGAC

Sr. Francesco Mazzali F. Administrador de aerolíneas, gerente de Southwest Airlines en Costa Rica

Dr. Allen Young. Curador emérito, Museo de Wisconsin

Ing. Luis Jiménez. Ingeniero aeronáutico y administrador de aerolíneas

Prof. Raphael Belthrand. Profesor de Historia y Tecnología e historiador

Lic. Frederick O'Neill. Economista y filatélico

Sr. Franklin Vargas V. Técnico en artículos electrónicos y coleccionista

Lic. Guido Palacino C. Abogado, notario y filatélico

Sr. Michael Brizuela F. Piloto privado

Cap. José Fabio Colmenares C. Piloto comercial, comandante en COPA.

Lic. Ana María Núñez C. Historiadora, comunicadora y directora del Museo Castro Carazo

Ing. Alain Chevalier. Ingeniero aeronáutico Airbus (jubilado). Presidente Asociación 3AF Mid-Pyrénées, Toulouse, Francia

Ing. Carlos Chavarría C. Ingeniero industrial, presidente Grupo Servica y empresario representante de aerolíneas comerciales.

Cap. Paulus Carrillo A. Piloto comercial, instructor en IFA.

Cap. Alberto Camacho V. Piloto comercial, Capitán e instructor en SANSА

Lic. Mariela Romero Z. Editora técnica de la Editorial Tecnológica de Costa Rica

Ing. Francisco Alberto Dinapoli Perera. Ingeniero electricista y filatelista

Lic. Alejandro Vidal. Abogado, profesor e historiador en Argentina

Ing. Róger E. Giralt A. Ingeniero mecánico (jubilado)

Editorial

El coleccionismo puede generar un gran interés en profundizar en las diversas ramas de la historia, hasta convertirse no solo en un entretenimiento, sino en una útil herramienta de investigación.

En el campo de la aeronáutica existen innumerables áreas para coleccionar. Desde los aviones clásicos reales, que demandan una enorme inversión e instalaciones especializadas, hasta objetos de menor tamaño, como piezas y partes de aeronaves y otros objetos.

Por ejemplo, la “aerofilatelia”, en diversas especialidades del correo aéreo, como estampillas y sellos de primeras emisiones, estampillas conmemorativas de acontecimientos relevantes en la aeronáutica, sobres de primer vuelo, usados en el primer vuelo efectuado en alguna ruta y a menudo sellados y hasta firmados por los tripulantes de la aeronave, lo cual les da un inmenso valor. En cierta forma, relacionadas con la aerofilatelia están las estampas postales, hace unos años un medio expedito de comunicarse, con motivos alusivos a la aviación.

Las colecciones de modelos a escala también son de gran importancia, incluidos los modelos hechos en fábricas especializadas o bien los que se pueden armar en casa, en diversos materiales como balsa, plástico, resinas u otros.

Y también existe un gran campo que en inglés se conoce como *memorabilia*. Periódicamente en distintos lugares se reúnen compradores, vendedores y coleccionistas para intercambiar innumerables objetos relacionados con recuerdos sobre aerolíneas. Allí encontramos desde tiquetes usados de avión, sobres de boletos, etiquetas de equipajes o carga, itinerarios, folletos publicitarios, artículos informativos, libros, cartas de navegación, fotografías, vajillas, insignias, uniformes, hasta instructivos de emergencia “rescatados” de los aviones.

Cualquier objeto tiene un valor, interés para alguien y una historia para contar. Plataformas en Internet como Ebay actualmente contribuyen a la adquisición y venta de artículos coleccionables.

Nuestro socio honorario, don Álvaro Castro Harrigan, desde hace muchos años organiza un evento todos los domingos en la sede de la ULACIT, para facilitar el intercambio filatélico entre los aficionados, como un gran aporte para fomentar su pasión por la filatelia.

Como todos nuestros asociados tienen un interés en la historia del correo aéreo y la aeronáutica, quisiéramos instar a quienes aún no tienen la afición de coleccionar el comenzar a hacerlo, en el campo que más les llame la atención. Como en todo, iniciarse no requiere de mayor inversión, a menos por supuesto que vayan a coleccionar aviones reales... Les servirá de distracción en sus quehaceres y preocupaciones diarias, y les deparará grandes satisfacciones y lindas amistades que comparten su interés, no solo en Costa Rica, sino en muchos países del mundo.

En el futuro daremos a conocer algunas de las colecciones de nuestros asociados.

Cordialmente,

La Presidencia

Noticias

Museo físico, en las instalaciones del IFA

El 21 de abril se firmó el convenio de establecimiento del museo físico en las instalaciones del Instituto de Formación Aeronáutica, en Lagunilla de Heredia. Gracias a la generosidad de Rodolfo Valverde, presidente del IFA, al prestar parte de sus instalaciones, el museo físico pronto será una realidad. Estas son algunas fotos de ese día.



De izquierda a derecha: José A. Giralt, presidente de la Academia. Rodolfo Valverde, presidente del IFA. Jaime Escobar, vicepresidente de la Academia.



De izquierda a derecha: miembros de la Junta Directiva de la Asociación, Bernal Mesén, Alejandro Nieto, Jaime Escobar, Carlos Sáenz, José A. Giralt, en las instalaciones del IFA.

Actualmente estamos preparando las colecciones de objetos que serán trasladados a las instalaciones del IFA para la apertura del museo físico, entre ellos el avión Taylorcraft, la maqueta del Aeropuerto de La Sabana, manuales técnicos de aviones como el DC-3, Constellation, DC-6 y 7, muestras de instrumentos antiguos, hélices, modelos a escala de aviones y maquetas de motores.

También se están confeccionando los exhibidores para protección de las maquetas, por cortesía de la familia Nieto y la empresa Neón Nieto, así como 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 inaugurarlo en agosto de este año.

Museo digital

Ya tenemos registrado el dominio de la página web que albergará al museo digital: 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, es necesario preparar los textos y las fotografías que serán subidas al sitio. Estimamos que el museo puede estar accesible a mediados de este año.

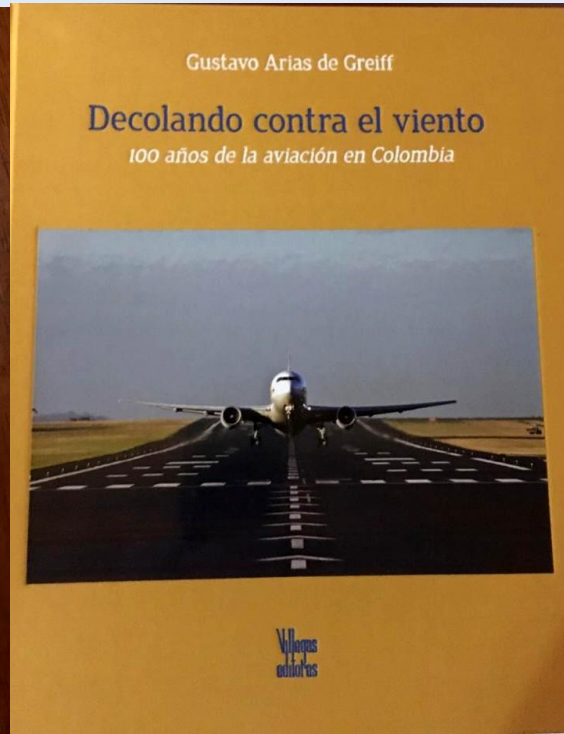
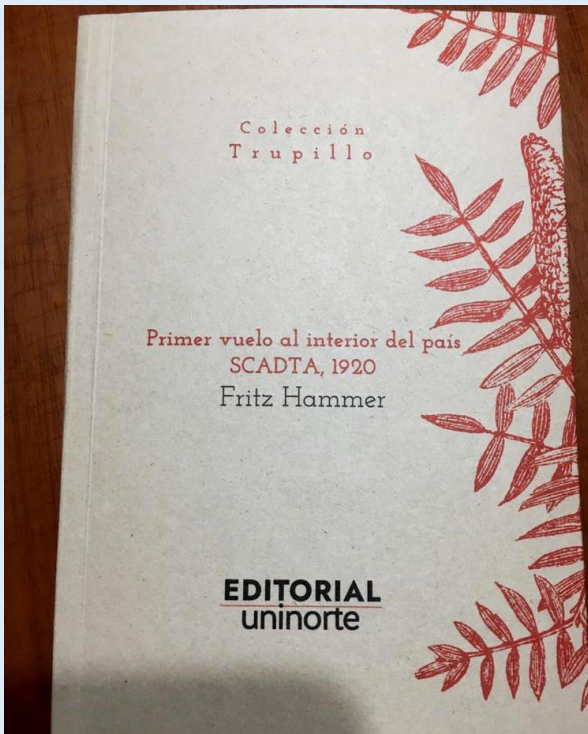
Maqueta Aeropuerto La Sabana

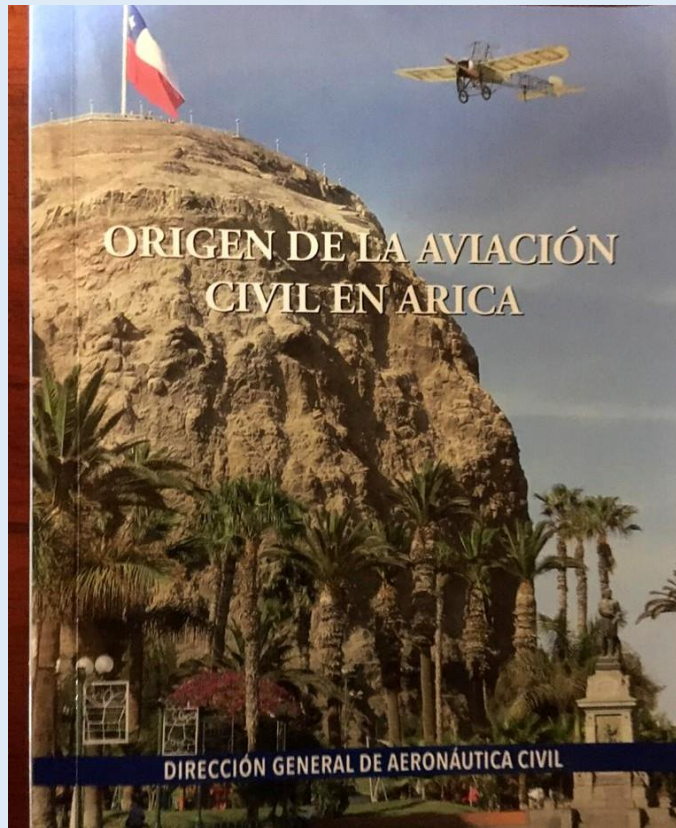
Esta extraordinaria maqueta, a escala 1/72, construida y donada por el señor Carlos Mazzali, se encuentra en la última etapa del proceso de armado. Ya llegaron las últimas figuras a escala para complementarla, y el capitán Ignacio Nieto está coordinando la construcción de los protectores de acrílico donados por nuestro patrocinador, la empresa Neón Nieto, S.A.

Donación de libros

El señor Jaime Escobar donó a la Academia varios libros muy valiosos sobre la historia de la aviación en Colombia y en Chile. Si algún asociado está interesado en leer alguno de ellos, puede contactar a la Presidencia, para que se le facilite el libro en préstamo.







Rifa del avión DC-3 a escala

El Lic. Carlos Sáenz ha coordinado la rifa de este modelo a escala 1/72, confeccionado y donado por don Carlos Mazzali, y ha sido un completo éxito. Para finales de abril ya se habían vendido todos los números, lo cual ha generado un primer ingreso de \$300 000 para la Academia, los cuales serán destinados a sufragar parcialmente los gastos de instalación del museo físico. Agradecemos a todos los asociados su gran colaboración, y le deseamos la mejor suerte a la persona afortunada que tenga el número ganador. El sorteo se efectuó el 15 de mayo, siendo favorecido el número igual al del primer premio de la lotería nacional. En nota aparte consignamos una reseña del avión DC-3 TI 1005 de LACSA, en el cual está basado el modelo.

En los próximos meses efectuaremos la rifa de un DC-3 de Aerovías Cariari y de un B747 de UPS, ambos muy amablemente donados por el comandante José Pablo González.

Aerofilatelia

El correo aéreo en Costa Rica

En marzo de 1921, el aviador italiano Luigi Venditti, quien había llegado a Costa Rica el año anterior junto con su colega José Villa, para traer dos aviones marca Ansaldo, propuso al Gobierno hacer el primer transporte de correspondencia internacional por vía aérea a Nicaragua, aunque años antes aviones militares norteamericanos habían transportado correspondencia. Se autorizó el proyecto y se emitió una estampilla en color verde y amarillo, para cubrir los gastos del viaje. Aparentemente Venditti hizo por su cuenta otra estampilla idéntica a la autorizada, pero en color morado.

El vuelo, efectuado en abril, fue un fracaso pues, por problemas en el motor del avión, Venditti despegó tarde de La Sabana, casi a mediodía. Era un vuelo visual a Nicaragua, e increíblemente no llevaba una brújula. Cuando ya casi llegaba a la costa del Pacífico, perdió el rumbo por el mal tiempo; voló deambulando por toda la zona norte del país y luego, desorientado, tomó rumbo al sur y bajó en Santa Rosa de Limón al agotarse la gasolina del aparato. El avión, algo dañado en el aterrizaje, se trasladó en ferrocarril a San José y la correspondencia se envió por barco al puerto de Corinto, en Nicaragua. Para más detalles sobre Venditti y su vuelo se puede consultar el libro: *100 años de historia de la aeronáutica y del correo aéreo en Costa Rica* (Giralt, 2012), el cual se puede adquirir en el IFA. El producto de su venta se destina a recaudar fondos para la Academia.



Las estampillas de Venditti, muy escasas, son ejemplares muy valiosos para los coleccionistas filatélicos, especialmente la primera, así como los sobres a los que se adhirieron.



Cortesía: Álvaro Castro H.



Colección de J.A. Giralt

Anécdotas e historias

Historias para ser contadas...

Comandante José Pablo González









Cortesía: Bob Garrard

LACSA 620 - SAN JOSE MIAMI

Coco torre, buenos días. LACSA 620 Miami, puerta 6
LACSA 620 buenos días. Pista 7, viento 080 12. Altimetro 30.02

Cabina a tierra: Frenos libres, claro para iniciar remolque y arranque.
Claro 1 y 2.

Frenos puestos.
Buen viaje, Capitán

Coco Torre, LACSA 620 listo para rodaje.
LACSA 620, autorizado para rodar y mantener corto pista 07. Tráfico en aproximación final.

LACSA 620 autorizado a posición y despegar. Viento 080 / 12
V1 - V2 - Positive climb. Gear up. Flaps 1 - Flaps 0. Potencia de ascenso y aceleración.

CENAMER LACSA 620 en ascenso a 330.
LACSA 620, contacto radar, autorizado ascenso y mantener 330.

Buenos días, este es su Capitán. Bienvenidos al vuelo 620 con destino a Miami. Nuestra ruta de vuelo será al norte, paralelos a la costa este de Nicaragua, Gran Cayman, Cuba y Miami, Florida. Estamos cruzando a 33.000 pies y nuestro tiempo estimado de vuelo es de 2:32 hrs. Hora llegada a Miami 10:40 hora local.

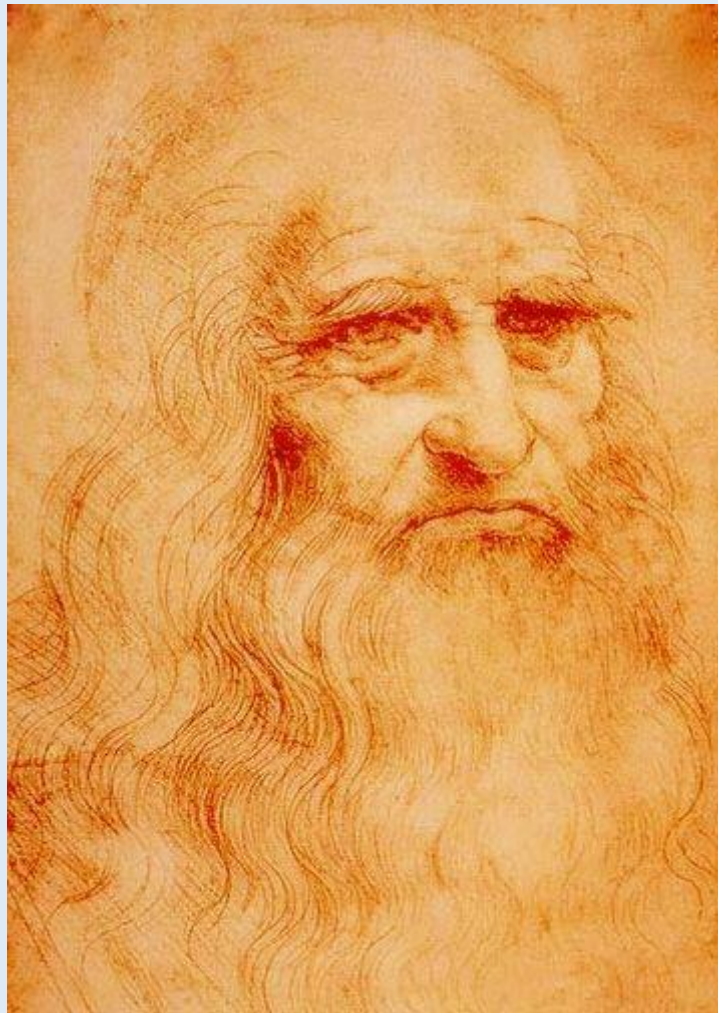
Miami approach, LACSA 620 heading 020 descending to 3.000.
LACSA 620 turn heading 060, clear for the ILS approach runway 090 Right.
Switch over to Miami Tower 118.1.
Miami tower LACSA 320.
LACSA 620, clear to land runway 09R. Wind 090 / 14
LACSA 620 switch over to Groun Control 121.9
LACSA 620 clear to taxi to the Gate.

Señores pasajeros: Por favor permanece en sus asientos y con el cinturón asegurado, hasta que el avión se detenga en la puerta terminal y la señal de cinturón haya sido apagada.

Publicaciones y contribuciones:

Leonardo Da Vinci, un genio precursor de la aviación

Por: Lic. Carlos Sáenz Q.



Leonardo da Vinci



A **Leonardo** le maravillaba la idea de volar y fue el predecesor de inventos como el helicóptero, el paracaídas y el planeador.

Leonardo da Vinci (Leonardo di ser Piero da Vinci) nació 15 de abril de 1452 en Florencia, Italia y murió el 2 de mayo de 1519, en la Ciudad de Amboise, en Francia. Fue pintor, anatomista, arquitecto, paleontólogo, artista, botánico, científico, escritor, escultor, filósofo, ingeniero, inventor, músico, poeta y urbanista.

Se dice que da Vinci es descrito, como un arquetipo y símbolo del hombre del Renacimiento, genio universal y filósofo humanista cuya curiosidad infinita solo puede ser equiparable a su capacidad inventiva. Leonardo da Vinci es considerado uno de los más grandes pintores de todos los tiempos y, probablemente, la persona con el mayor número de talentos en múltiples disciplinas que jamás ha existido. Como ingeniero e inventor, Leonardo desarrolló ideas muy adelantadas a su tiempo, tales como el helicóptero, el carro de

combate y el submarino. Muy pocos de sus proyectos llegaron a construirse puesto que la mayoría no eran realizables en esa época.

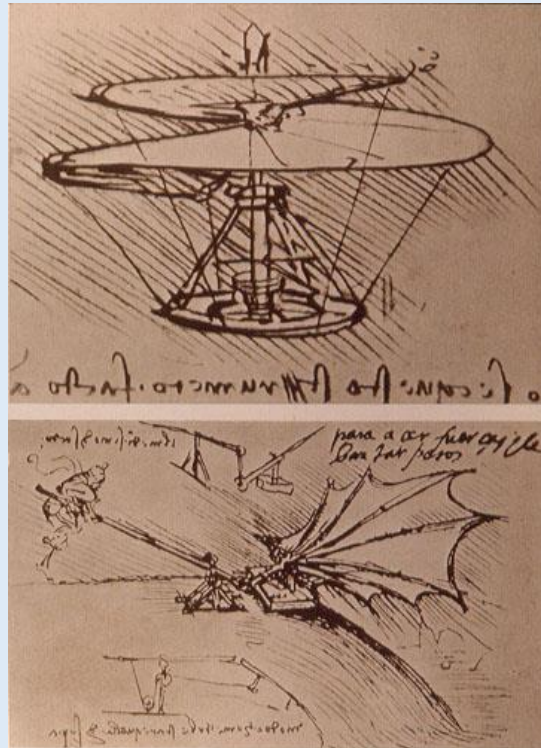
Relacionado al apasionante y maravilloso mundo de la aviación da Vinci realizó como inventor diseños primitivos de que hoy es el helicóptero, el paracaídas, entre otros.

Durante la mayor parte de su vida, Leonardo estuvo fascinado por el vuelo. Produjo numerosos estudios sobre el vuelo de los pájaros así como planos de varios aparatos voladores, como un helicóptero primitivo denominado «tornillo aéreo», un paracaídas y un ala delta de bambú. Pese a que la mayoría se considera irrealizable, el ala delta ha sido construido y, tras añadirle unos estabilizadores, ha volado con éxito. Es posible, sin embargo, que Leonardo estimase que los sistemas de vuelo similares a los de los murciélagos eran los que presentaban mayor potencial. También inventó el túnel de viento aerodinámico para sus experimentos.

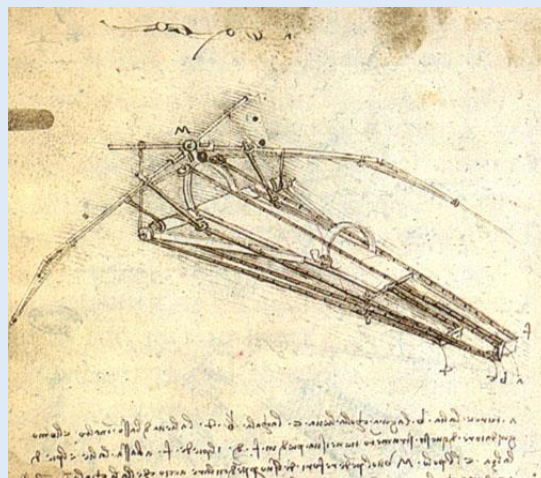
El museo del Clos Lucé de Amboise (Francia), el Guidi en Vinci (Italia) y el Museo de Ciencia y Técnica Leonardo da Vinci de Milán contienen numerosas maquetas, construidas en tamaño real basadas en las indicaciones de los bocetos y los cuadernos, así como explicaciones sobre el trabajo de Leonardo.

Más de 500 años después de su fallecimiento y principalmente en el Siglo XX pioneros de la aviación como De La Cierva, Igor Sikorsky lograron desarrollar el helicóptero (aparato de aviación cuya sustentación y

propulsión se debe a hélices horizontales).



Tornillo aéreo de 1486 considerado antecesor del helicóptero (arriba), y un experimento sobre la fuerza de sustentación de un ala (abajo).



Planos de una máquina voladora.

Curiosidades:

Un cráter de la Luna lleva por nombre da Vinci.

Un cráter marciano fue bautizado da Vinci.

Un asteroide (3000) lleva el nombre Leonardo.

En el 2017, la fábrica italiana Finmeccanica, de la industria aeronáutica del sector de la metalmecánico, cambió su nombre comercial a Leonardo, S.A. en homenaje a da Vinci.

Uno de los aeropuertos internacionales de Roma, Italia, lleva el nombre Leonardo da Vinci.

(Fuentes: Wikipedia, Pequeño Larousse ilustrado).

Por **Carlos Sáenz Quesada**.

Una sinopsis de la historia de la aviación en Costa Rica

Parte 2

“Aerovías Nacionales”

En 1933 llegó al país don Román Macaya, con la visión de establecer la primera línea aérea de capital costarricense, en contraposición a la ENTA, que era de propietarios norteamericanos. Como mantenía contacto con su familia y amigos en Costa Rica, estaba enterado de los lentos progresos de la ENTA para establecer la aerolínea local.

Había viajado muy joven a California a estudiar ingeniería civil y allí también aprendió a volar.

Tenía mucha experiencia como piloto, pues para entonces tenía acumuladas 1400 horas de vuelo y había volado durante cinco años, e incluso ganado algunas carreras aéreas en Oakland, donde residía.

Regresó a Costa Rica en octubre de 1933, a bordo de su avión monomotor Curtiss Robin, que bautizó *Espíritu Tico*. El viaje que originalmente había planeado hacer en cinco días duró casi un mes, y pasó toda clase de peligros. Desde su salida de San Francisco, los periódicos tuvieron bien informado al

público costarricense sobre las peripecias del viaje; por lo tanto, cuando finalmente llegó a La Sabana el 6 de octubre, una multitud entusiasta lo fue a recibir como a un héroe. (8)

Unos días después de llegado a Costa Rica, Macaya se fue a Guanacaste y ahí, con la ayuda de algunos finqueros de la provincia, logró organizar su compañía de aviación. Apropiadamente la llamó Aerovías Nacionales, para competir con la ENTA.

En 1934 comenzó a operar con su avión *Espíritu Tico*, de dos plazas.

Gradualmente fue agregando otras aeronaves, como los bimotores Curtiss Kingbird y otros, lo que le permitió abrir campos de aterrizaje en las zonas más alejadas del interior del país. En cada remoto lugar que introducía a la aviación para inaugurar su campo de aterrizaje, se le brindaba una calurosa muestra de simpatía en hombros de sus habitantes.

De los esfuerzos de don Román, sus pilotos y su empresa dependían no solo el comercio de los pueblos lejanos, sino muchas veces la vida de sus habitantes, para quienes ahora la ayuda médica de los hospitales de la capital quedaba a no más de 1:30 h de vuelo, contra días enteros de trayecto terrestre.

Una crónica publicada en *La Tribuna* describe uno de esos viajes de apertura de rutas, en forma tan detallada que vale la pena releer algunos párrafos:

VOLANDO HACIA LA FRONTERA

Por señor Borges, cronista de La Tribuna

“Y a la voz de ¡suelten! del piloto Macaya que iba al timón, los mozos del hangar dejan en libertad la potente ave metálica -Espíritu Tico- joya histórica en la aviación nacional, que a impulso de su motor deslízase suavemente sobre el amplio campo de menudo césped de La Sabana, despegando y tomando gran altura inmediatamente.

Rumbo Suroeste y con viento a favor, en pocos minutos -eran las 6 y 45 de la mañana- el “Espíritu Tico” deja la región de la meseta central por las gargantas de las montañas de Pacaca, Tabarcia y Puriscal entrando -7 y 15- en la zona baja de selvas vírgenes de la costa del Pacífico hasta llegar a la altura del estero “El Tigre” cerca de “Punta Judas”, tomando al Sur...

Punta Quepos: lugar histórico por la población indígena que habitara esa zona, de tierras planas y exuberantes, que bañan los caudalosos ríos Naranjo y Savegre, con una playa hermosísima que termina en Dominical, puerto del cantón de Osa como lo es también el de La Uvita, que se encuentra a 5 kilómetros, seguidamente, con un muellecito de madera y un caserío de unas 30 habitaciones.

De allí a Punta Mala; aquí, Macaya toma altura sobre el mar dejando tierra a una milla o poco más, virando luego al Este sobre el río Coronado para entrar en la zona de El Pozo, abundante en diversidad de paisajes por la multitud de canales que forma el Río Térraba, que discurre, con sus muchos brazos de agua, por terrenos pantanosos y selváticos que cubren una región de varios kilómetros cuadrados.

Pasamos sobre el caserío El Pozo, que está bastante poblado... De El Pozo, Macaya sigue al Sur, y en línea recta toma directamente a La Cuesta, frontera de Panamá, distante de allí 120 kilómetros.

Hemos entrado a las grandes llanuras de Cañas Gordas; tan grandes como que en ellas cabrían cinco o seis "mesetas centrales".

Tiempo magnífico. Nada de viento. Volamos a poca altura. Del avión se puede apreciar perfectamente todo detalle del paisaje.

Tierra virgen, surcada por varios ríos y quebradas, con claros de potreros naturales. Ese territorio está despoblado.

Cruzamos, casi por su cabecera, el río Balzar, como el Lagarto, Sábalo y Esquinas. Abundan las lagunas; las hay bastante espaciosas. En parte esas nos presentan remansos de aguas estancadas, verdosas, sucias.

Macaya no conocía esa ruta y consulta a cada minuto una carta geográfica para localizar el caserío de La Cuesta, objetivo del viaje...

Otro caudaloso río: el Coto. A poca distancia otro: el Corredor, y luego el Colorado. A sus márgenes casi, La Cuesta...

Volamos sobre el caserío.

Al Sur el río Chiriquí; paralelamente una vía férrea, la del Ferrocarril Puerto Armuelles-David.

Cerca de la plaza (a unas 100 varas) el campo de aviación inaugurado ayer por Macaya, señalado a todo lo largo por una tira de papel blanco, señal que remataba al Norte con la figura de una flecha.

Macaya baja dos o tres veces casi hasta rozar la tierra; observando. A los lados del paralelogramo, mucha gente, que manos arriba con sombreros, banderolas y pañuelos saludaban entusiastas y delirantes al aviador.

Macaya aterriza, y lo hace admirablemente.

El numeroso público rodea el pequeño pájaro metálico y no cesa de vitorear al aviador hasta que para el motor y desciende de la cabina y se entrega en brazos de aquellas buenas gentes...Eran las 8 y 15.

...las autoridades y principales vecinos, declaran: es este el primer caso en firme que se da en la nacionalización de esta lejana región costarricense.

-Y la Escuela? -interroga el Cronista. En esas tendencias patrióticas-contestan los interpelados-, hace algo pero no lo puede todo. No podría jamás resolverse el problema por ese medio, sin vías de comunicación con el interior de la República; esto sí es efectivo.

Y nos informan:

-Vivimos de Panamá, porque con ese país comerciamos buscando nuestros medios de vida...

En esas poblaciones y comisaratos colocamos nosotros parte de las cosechas que recogemos tanto por la facilidad de transporte como por los bajos fletes. Cosechamos anualmente unos 3 mil quintales de arroz que vendemos en Panamá ... en invierno, no podemos prácticamente exportar nada para Puntarenas como tampoco traer nada de mercadería de ese puerto por lo intransitables que se ponen las veredas.

Ahora mismo, estamos aislados del puerto fluvial de Coto, nuestra única salida por el Pacífico; ni a pie, mucho menos a caballo, se puede transitar ese camino...

Producimos también tabaco de buena calidad y en cantidad.

Hasta ahora estamos formando fincas de ganadería...

---Hasta aquí los informes de los vecinos y de las autoridades.

10 y 45 de la mañana. Macaya dispone regresar inmediatamente: el tiempo variaba y no quería regresar con lluvia. Salimos a esa hora, regresando con toda felicidad; a las 12 y 45 aterrizaba en San José, después de una tournée de 400 millas cubierta en 3 horas y 45 minutos.” (9)

En mayo de 1934 ENTA adquirió un trimotor Fokker de 12 pasajeros para el servicio local, que fue bautizado *General*.

En un bellissimo documental del Centro de Rescate de Cine, vemos la llegada a La Sabana de los dos aviones de ENTA, el Fokker Universal Model 4, pequeño, matrícula CR3, bautizado *Alajuela*, y el Fokker Tri motor, matrícula CR1, llamado *El General*. Debe ser cerca del mediodía. Apenas han logrado aterrizar ambos aviones, pues en el horizonte se ven oscuros nubarrones de lluvia. Los aviones pasan cerca del hangar de ENTA y aterrizan suavemente en la pista de zacate.

En las siguientes escenas vemos el proceso de descarga del equipaje y la carga, así como los pasajeros esperando pacientemente a que les entreguen sus pertenencias. Un señor de porte distinguido, de traje entero oscuro y sombrero, conversa con uno de los pilotos. Junto a los fardos espera una linda señorita de impecable traje y sombrero blancos, tal vez la hija del señor que habla con el piloto. Un estibador acomoda varios bultos de lo que parecen ser hojas secas de tabaco, y unos sacos que podrían ser de maíz o frijoles. Bajan las valijas de cuero y una caja de madera que debe contener algo valioso o delicado.

Un franciscano, con el hábito de la orden, una larga barba, sombrero de pita y aspecto cansado, espera alguna otra maleta además de la que tiene en el suelo junto a un saco de yute. Seguramente regresa de una larga labor misionera en la zona sur del país.

Concluida la labor de descarga y entrega del equipaje, el personal de tierra ayudado por un piloto empuja el Fokker Trimotor dentro del hangar para guardarlo. Adentro hay tambores de gasolina y repuestos, en particular llantas del tipo “Balloon”, de baja presión, inmensas y suaves, especiales para aterrizar en los ásperos campos de aterrizaje. Por hoy han concluido los vuelos.

En octubre de 1934 llegó un avión DC-2 de Pan American, primera aeronave moderna que operaba al país. Don Ricardo Jiménez, otra vez presidente en ese entonces, voló en el avión en un viaje de demostración.

Durante el Gobierno de León Cortés, en 1936, se inició la construcción del Aeropuerto Internacional de La Sabana, que fue oficialmente inaugurado en 1940 por el mismo mandatario.

Lowell Yerex, fundador de TACA, estableció en 1939 una subsidiaria en Costa Rica, la TACA de Costa Rica. Con equipo de vuelo más moderno, además de una mayor capacidad técnica y económica, se

convirtió en una fuerte competencia para ENTA y Aerovías Nacionales. Para hacerles frente, el 16 de enero de 1939 se produjo la fusión de las empresas ENTA y Aerovías Nacionales. Sin embargo, poco después fueron compradas por TACA para continuar operando como TACA de Costa Rica; se nombró a Román Macaya como gerente general, y la aerolínea asumiría todos los vuelos locales y conectaría con su red internacional.

La gran expansión de TACA en toda Latinoamérica representaba una amenaza competitiva para Pan American, por lo que esta decidió acabar con ella.

En el caso de Costa Rica, el presidente Teodoro Picado firmó un contrato mediante el cual se creaba LACSA, Líneas Aéreas Costarricenses S.A., de la cual Pan American era dueña del 40 %. Del 60 % restante, el 40% pertenecía a accionistas privados y el 20 % al Gobierno.

El contrato fue ratificado por el Congreso el 29 de noviembre de 1945 y LACSA inició sus vuelos locales el 1 de junio de 1946 con su avión DC-3, matrícula TI-17.

Los aviones de LACSA y sus pilotos vinieron a continuar los esfuerzos pioneros de ENTA, Aerovías Nacionales y TACA de Costa Rica en el desarrollo del país.

Los bimotores Lockheed 14, Beechcraft 18, DC-3 y C-46 se convirtieron en medios de transporte esenciales.

De esos tiempos es este bello relato del comandante José Pablo González:

“Para las 9 de la mañana estaba programado el vuelo #7 de LACSA a la población de Los Chiles, en la frontera norte con Nicaragua, cuya comunicación dependía exclusivamente de las vías fluviales y aéreas. Hacía tres días que el vuelo se suspendía por las malas condiciones del tiempo, afectado por un temporal típico de la zona atlántica en esta época del año. El tiempo había mejorado ligeramente y había una expectativa de que se pudiera efectuar el vuelo.

En la rampa el TI 1005, un avión DC3 de LACSA era preparado para ese vuelo. Varios asientos en la parte delantera de la cabina de pasajeros se habían levantado y plegados a la pared de manera tal que cedieran espacio a la numerosa carga y a la vez dejar libre veinte asientos para los pasajeros que después de tres días de espera, deseaban ansiosos llegar finalmente a su destino. Junto al avión en la rampa, el camión de la TEXACO ajustaba el combustible requerido.

El capitán Ricardo Vargas, yo como copiloto y Juan Rodrigo Guerrero como sobrecargo, éramos la tripulación asignada para este vuelo. Techo estimado 1000 pies, visibilidad 2 millas. Llovizna intermitente. Campo húmedo. Esta última anotación tenía un significado muy especial: el aeropuerto de Los Chiles, como la mayoría de los aeropuertos nacionales en esa época, consistía en áreas cubiertas de zacate y a veces una mezcla de lastre. Después de tres días de lluvia eso significaba que la pista estaría inundada de agua.

Abordaron los pasajeros. Cumplimos los chequeos y procedimientos correspondientes y despegamos de la pista 07. Sobrevolamos ligeramente la ciudad y virando hacia la

izquierda proseguimos en ascenso hacia el noroeste. Llegando sobre la ciudad de San Ramón volamos 345 grados nivelados a 7000 pies de altura. Entramos en la capa de nubes y empezó a llover. No había ayudas a la navegación. Volábamos por rumbo y tiempo. Cinco minutos después empezamos el descenso en turbulencia moderada y lluvia constante. Al llegar a 2000 pies entre nubes dispersas y una ligera llovizna, intermitentemente lográbamos ver parte del terreno. Pudimos identificar el campo de aterrizaje por la caseta con techo de aluminio que hacía las veces de “terminal”. Estaba inundado. El capitán Vargas viró a su derecha a manera de mantener el campo a la vista e iniciamos un patrón de tráfico. Hicimos las comprobaciones para el aterrizaje y finalmente nos establecimos en la trayectoria final.

“Tocando me subí los flaps para que no se dañen con el agua”, me dijo el capitán. Pasamos sobre la cerca del campo ligeramente sobre 80 millas de velocidad. Aquello fue un “amarizaje”, el agua acumulada era como una laguna y pasaba sobre las alas del avión. Finalmente logramos detenernos afortunadamente dentro de la pista donde el control direccional del avión era casi nulo. Continuamos hasta el final y nos estacionamos frente a la caseta terminal.

Llamé a radio LACSA: “Vuelo 7, Los Chiles a las 41 / 43”.

Se inició el desembarco de los pasajeros y la descarga del avión bajo una llovizna constante.

Sentado en la cabina del avión pude identificar, en el camino que unía al pueblo con el aeropuerto y al frente de la carreta y los bueyes una figura familiar: era Chombo. Moreno, alto y flaco con su sombrero de lona blanca y un pedazo de plástico a modo de capa para cubrir su cuerpo. Él guiaba los bueyes y la carreta que transportaba el equipaje y la carga. En este caso, los sacos de arroz y frijoles que llevaríamos en el vuelo de regreso a San José.

Se inició la carga del avión. Chombo, con una facilidad incompatible con su contextura física, se echaba los sacos al hombro, subía la escalinata del avión y los iba depositando, uno a uno, en la parte delantera de la cabina.

Abordaron los pasajeros y estuvimos listos para el vuelo de regreso a San José. El despegue fue otra odisea en aquella pista inundada. Aproximadamente 40 minutos después estábamos de regreso en La Sabana.

Pasaron los años. Al mando de un AIRBUS A320 de LACSA en vuelo de Miami a San José, puedo distinguir entre nubes dispersas el pueblo de Los Chiles. En mi mente despiertan los recuerdos: ¿Y Chombo, y los bueyes y la carreta? ¿Adónde estarán?

Chombo, dondequiera que estés: gracias, muchas gracias por haber ayudado con tus bueyes y tu carreta. Por haber cargado aquellos pesados sacos...” (10)

La promoción del turismo por LACSA:

En 1979 se firmó un tratado bilateral entre Estados Unidos y Costa Rica, que luego se transformó en un tratado de cielos abiertos.

Este tratado permitió a LACSA expandir su sistema de rutas, aunque también la hizo enfrentarse a una competencia mayor de las aerolíneas norteamericanas. Para ello cambió su flota de aviones de pasajeros (BAC 111) por aviones Boeing 727.

Con el fin de llenar la capacidad de su nueva flota, que había aumentado en un 50 % al pasar de aviones BAC de 99 pasajeros a Boeing 727 de 155 pasajeros, LACSA definió como estrategia comercial la promoción del tráfico étnico costarricense y centroamericano, así como el desarrollo del turismo al país.

Los aviones se pintaron con colores similares a la bandera de Costa Rica y en el servicio a bordo se llevó el nivel en clase económica a uno comparable el de primera clase de otras aerolíneas, en el cual se ofrecían comidas calientes, bocadillos y licores sin costo adicional.

Se buscó atraer el turismo de sol y playa, pero existían limitaciones debido a la falta de infraestructura hotelera y vías de acceso a las playas. Los únicos hoteles de playa de ese entonces eran Condovac La Costa, Ocotal, Tamarindo Diríá y Jacó Beach.

Por la limitación de recursos para publicidad y promoción se unieron los presupuestos de la aerolínea, del Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y de algunos hoteles, de los cuales los principales eran el Costa Rica, el Playboy, el Cariari, el Herradura, el Irazú, el Royal Dutch, el Bouganvillea en el Barrio Tournón, y el Hotel de Montaña Monteverde (¡de 12 habitaciones!).

En LACSA ideamos aprovechar la belleza escénica de Costa Rica y su vocación pacifista para atraer a personas amantes de la naturaleza y de la tranquilidad, a quienes no les importara viajar por caminos pésimos y hospedarse en instalaciones primitivas fuera de San José, con tal de experimentar de primera mano los diversos ecosistemas del país y la amabilidad de su gente.

En la década de los 80, la empresa realizó un extraordinario esfuerzo para promover el turismo naturalista hacia Costa Rica, mediante viajes de familiarización a los cuales se invitaba a reporteros y agentes de viajes especializados en este tipo de turismo, y de la publicación de una gran cantidad de material promocional.

El auge del turismo que experimentó Costa Rica se debió a los esfuerzos realizados por LACSA y algunos hoteleros, en conjunto con el ICT y el sistema de Parques Nacionales. Esto dio comienzo al desarrollo del ecoturismo, que aún hoy es la base de la principal afluencia de visitantes.

Otro claro ejemplo de la importancia de la aviación comercial para el país es el acuerdo que años más tarde firmó un grupo de hoteleros de Guanacaste con la aerolínea Delta, por el cual le garantizaban un mínimo de rentabilidad si iniciaba vuelos internacionales regulares a la provincia. Con el tiempo la operación fue autosostenible y a Delta le siguió una gran cantidad de aerolíneas con vuelos regulares y *charters* que han sido la base del crecimiento turístico enorme que ha experimentado Guanacaste.

Antes de la pandemia del COVID-19, el turismo se había convertido en la principal fuente de ingresos del país, pues recibía más de dos millones y medio de visitantes cada año, una enorme cifra comparada con la población (alrededor de cinco millones de habitantes).

En todos los años transcurridos desde 1929 hasta la época actual, la aviación ha sido fundamental para el desarrollo de Costa Rica, un medio de transporte esencial para alcanzar su independencia económica. Como todo aquello que no apreciamos hasta que lo perdemos, la crisis ocasionada por la pandemia que paralizó por varias semanas todos los vuelos locales e internacionales, y con ello el movimiento de mercancías y el turismo extranjero, evidenció la importancia del sistema de transporte aéreo para la economía costarricense. Al reanudarse los vuelos, se celebraba la llegada de los aviones al aeropuerto Juan Santamaría con un saludo de agua de las máquinas extintoras de incendios, un gesto antes reservado solo a momentos muy especiales en la operación de las aeronaves.

En estos tiempos en que las economías globales están tan entrelazadas, la aviación comercial sigue siendo un elemento determinante en el bienestar de todos los países, al igual que lo fue cuando aquí hace más de 90 años empezaron a surcar los cielos costarricenses los endeble aviones de tela, con capacidad para cuatro pasajeros y 900 libras de carga...

En dos momentos difíciles de nuestra historia, 1948 y 1955, la aviación también ayudó a consolidar la independencia política de Costa Rica, en un uso militar de la aviación, que se documenta en otra sección del museo virtual.

Por José A. Giralt

+La parte 1 se publicó en la *AeroGaceta* de abril del 2022.

*Para una descripción más detallada del desarrollo de la aeronáutica y el correo aéreo, ver: Giralt, J. (2012). *100 años de historia de la aeronáutica y del correo aéreo en Costa Rica*. Editorial Tecnológica de Costa Rica.

(8) Sábado 7 de octubre de 1941. *La Tribuna*. Año 13. Nº 3884. Pp. 1 y 2. *Macaya, que aterrizó ayer en San José en medio de ovaciones delirantes, se propone organizar una empresa de aviación en Costa Rica*.

(9) Martes 27 de noviembre de 1934. *La Tribuna*. Año XIV. Nº 4227 Pp.5 y 6. *Volando hacia la frontera sur*.

(10) González, J.P. (2016). *Historias para ser contadas*. Publicación privada.

Sinopsis

DC-3 TI-1005

Al triunfar la revolución de 1948 encabezada por don José Figueres, el presidente Dr. Rafael Ángel Calderón Guardia y varios miembros de su gabinete y familiares tomaron los tres aviones DC-3 de LACSA (matrículas TI-14, TI-17 y TI-18), con los cuales se había fundado esta, y con ellos se fueron a Nicaragua. Los aviones fueron incautados por el general Anastasio Somoza y no serían devueltos a LACSA sino hasta tres años más tarde, el 2 de julio de 1951, para ser vendidos por LACSA de inmediato.

Para asegurar la continuidad de la empresa, su casa matriz, Pan American, le dio en alquiler de emergencia, el 6 de enero de 1949, dos DC-3, de 21 asientos, que posteriormente fueron adquiridos por la aerolínea. Estos aviones habían sido comprados en la fábrica Douglas por Pan American, en 1942. El DC-3 con número de construcción (MSN) 4959 fue adquirido el 11 de setiembre de 1942 y el MSN 4960 en diciembre del mismo año. El primero había operado para Pan American con la matrícula NC 34948 y el segundo con la matrícula NC 30094.

El MSN 4959 fue registrado en Costa Rica con la matrícula TI-1005, el 12 de junio de 1953, y el segundo con la matrícula TI-1006. Con esos aviones y con cuatro C-46 comenzó el desarrollo de LACSA. El TI-1005 fue bautizado *El Guanacasteco*.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA
COSTA RICA

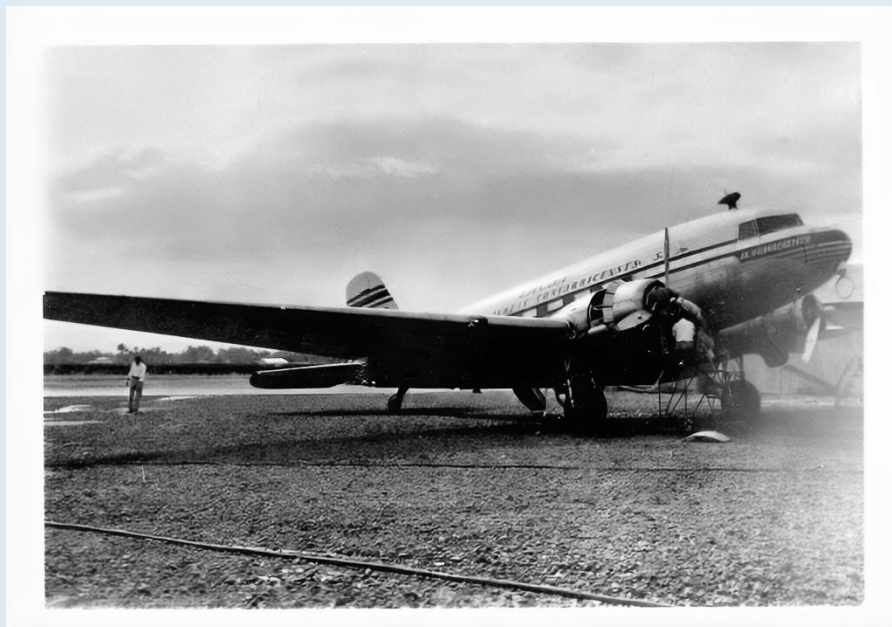
MATRICULA DE NAVES AEREAS

300-1000-1912

Nombre del Propietario	LINEAS AEREAS COSTARRICENSES S/A	Matrícula:	TI-1005
Fecha de matrícula	12 junio 1953		
Servicio a que se destina	Pasajeros y carga.		
DESCRIPCION DE LA NAVIAEREA	Monoplano cantiliver de ala baja. Bimotor		
Fabricante (Nombre y dirección)	DUGLAS AIRCRAFT COMPANY Santa Monica, California		
Modelo	DC-3A		
Fecha de construcción			
Tipo y descripción	Cabiná cerrada, tren de aterrizaje standard		
Capacidad de combustible	804 Galones	Octonage:	91
Capacidad de lubricante	58 Galones	Clase	: Aviation 120
Radio de acción	1380 millas	8 Hras 10 Min.	
Velocidad máxima	257 MPH		
Velocidad de crucero	170 "		
Techo absoluto	24,500 Ft.		
Peso bruto	26,000 Lbs.		
Peso vacío	17684 Lbs.		
Peso útil	8,316 "		
Peso autorizado	26,000 "		
Autorizado para <u>24</u> pasajeros	si		
Motor			
Fabricante	PRATT & WHITNEY		
Modelo	R-1830-92		
Caballaje	Despegue: 1200 H.P.	Crucero:	550 H.P.
Tipo y descripción	C-3 Radial de 14 cilindros de doble fila.		
Máximo de horas de vuelo	1300 Hras. (C.A.A.)		
Hélice, Modelo y Tipo	HAMILTON STANDARD, MOD. 27550- Constant speed.		
Horas el día de inscripción	No. 1: 119:28	No. 2: 119:28	No. 3: No. 4:
Examinado por	C.Y. Martín	Licencia N°	240007 1007
Esta aeronave ha sido traspasada a	XXXXXXXXXX		
Gravámenes			
Aseguros.	<i>Parker y No. Pasajeros, daños a la propiedad, terceros personas y cosas.</i>		
Pago derechos de importación	Recibo No.:	<i>Atornillado San Felipe del General.</i>	

NOTA: ESTA MATRICULA PUEDE SER CANCELADA POR EL DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA SIN PREVIO AVISO AL PROPIETARIO, POR CUALQUIERA DE LAS CAUSAS QUE DETERMINEN LOS REGLAMENTOS.

Hoja de matrícula del TI-1005 en la Dirección General de Aeronáutica de Costa Rica.





Cap. Tobias Carrillo
Foto por M. Roa
Colecc. J.A. Giralt



Bautizo del TI 1005 como *El Guanacasteco*. Foto: Mario Roa. Colección de J.A. Giralt.

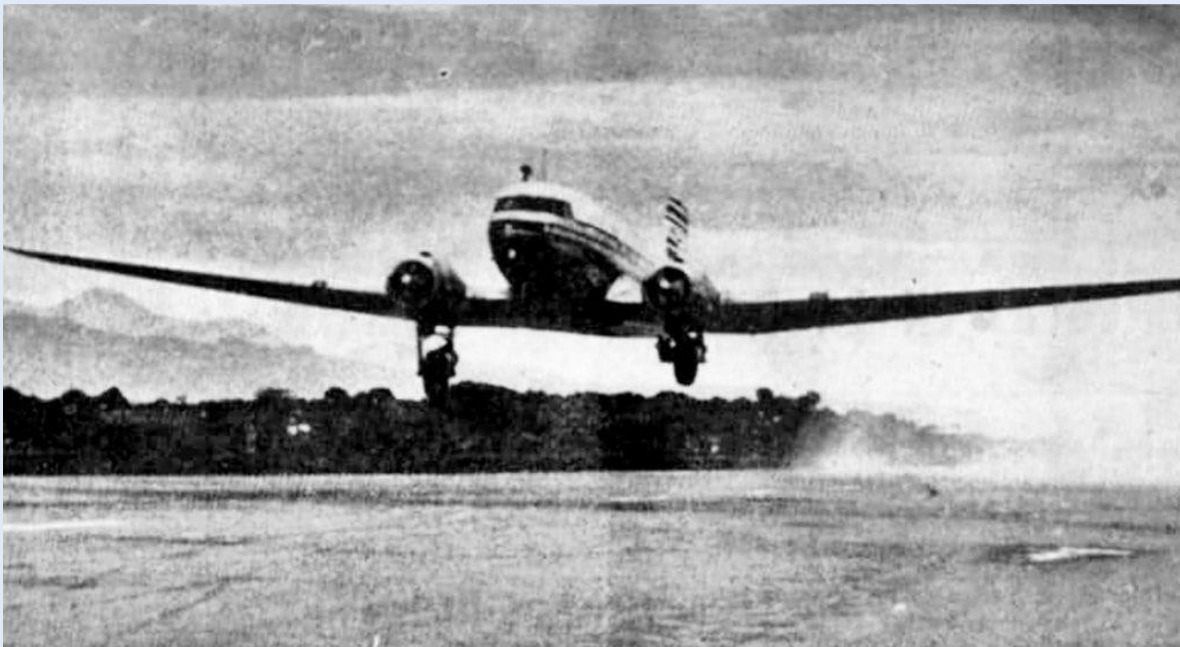


A la izquierda del rótulo de LACSA está Robert Smith, delegado de PAA en LACSA.



Foto por M. Roa
Colecc. J.A.Giralt

Con el avión Ti-1005 el capitán Otto Escalante efectuó el primer aterrizaje de una aeronave en el aeropuerto internacional de El Coco, en abril de 1953. El aeropuerto sería inaugurado oficialmente en 1955.



Cortesía: Capitán Alejandro Nieto Y.

Después de varios años de operación, el TI-1005C, al mando del capitán Nautilio Rodríguez y del copiloto Fernando Bruno (padre), se salió de la pista de San Isidro de El General el 15 de agosto de 1959. La causa probable del accidente fue el derrape del avión al aterrizar, ya que el zacate estaba mojado y no pudo ser frenado, por lo que sobrepasó el límite de la pista y chocó contra una casa. Una niña que dormía en la casa falleció. Milagrosamente ni los pasajeros ni la tripulación sufrieron daños, a pesar de que piezas de madera de la casa se incrustaron en la cabina de mando, pasando a escasos centímetros del copiloto. El avión fue declarado pérdida total y así terminó sus días de servicio.

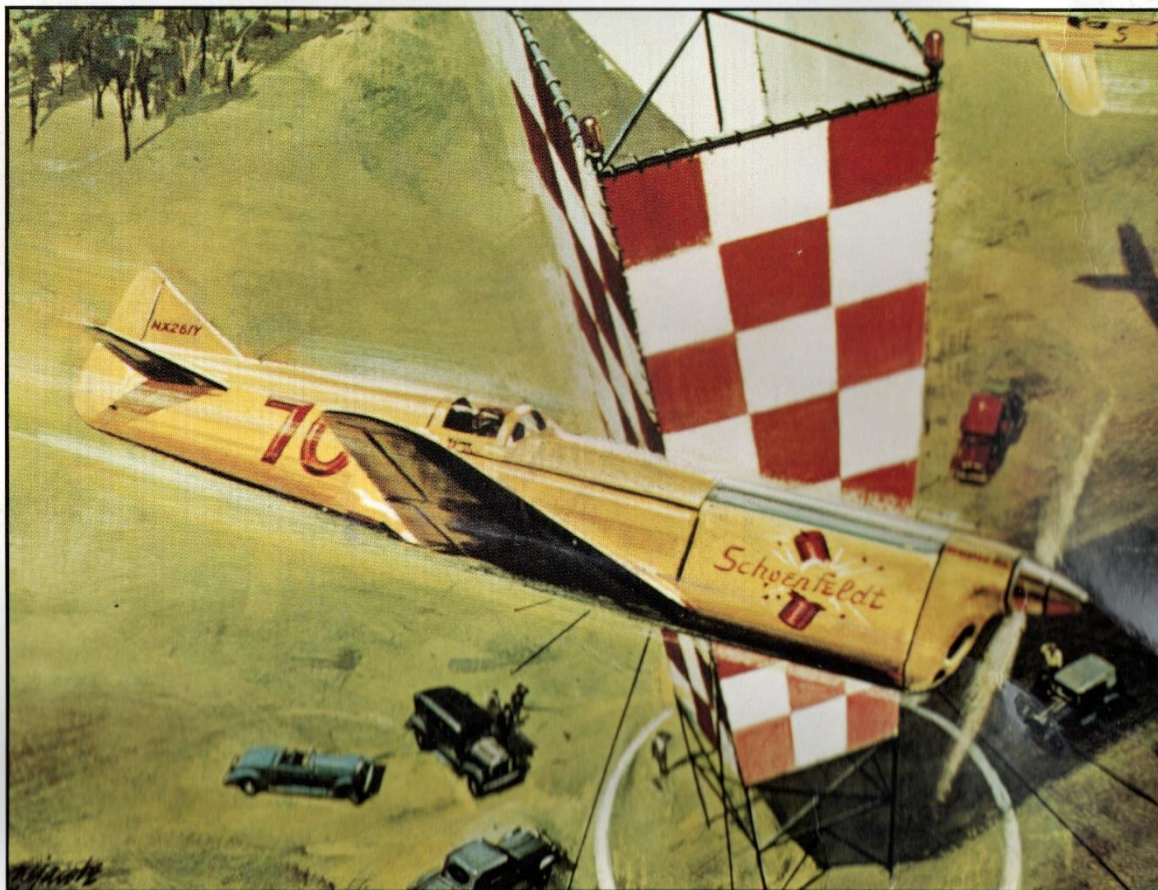


Hoy conmemoramos este avión en la maqueta a escala 1/72 construida por don Carlos Mazzali y rifada por la Asociación para recoger fondos para el establecimiento del museo de la Academia.

Por José A. Giralt

El “cachiflín” de Schoendfelt

SCHOENFELDT FIRECRACKER



En la década de los 30 se puso de moda construir aviones pequeños pero de gran potencia para competir en carreras aéreas. Algunas consistían en recorrer en el menor tiempo posible la distancia entre dos puntos, pero otras, llamadas *pylon races*, eran para volar a la mayor velocidad y hacer el mayor número de vueltas entre dos torres, en un arriesgadísimo “deporte”.

Estas carreras tenían relevancia nacional en Estados Unidos, y varios fabricantes y otras entidades otorgaban grandes trofeos y premios a los ganadores, como el famoso trofeo Bendix.

Esta “fiebre” por las carreras contribuyó grandemente al desarrollo tecnológico de la aviación, al inventarse motores cada vez más potentes y diseños experimentales con nuevas características

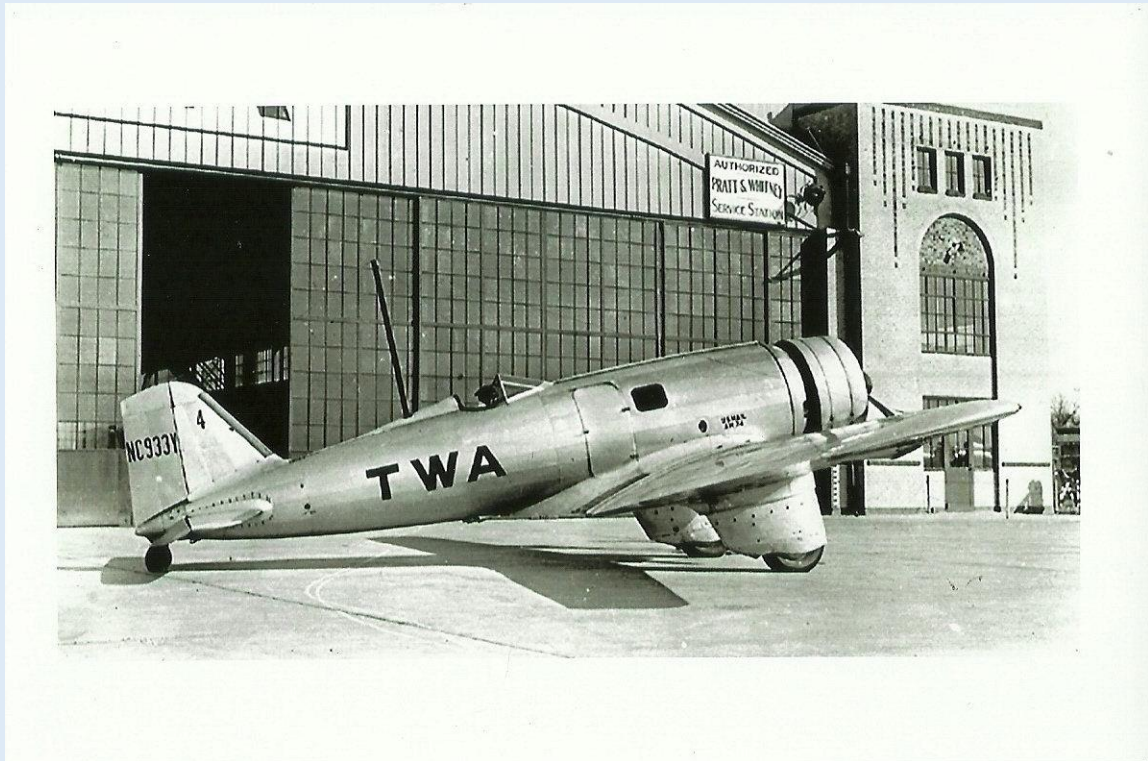
aerodinámicas.



Uno de los más famosos diseñadores y pilotos era Howard Hughes, como lo muestra gráficamente la película *The Aviator*. Por ese entonces Hughes combinaba sus intereses en la aerolínea TWA con sus aviones de carrera y tenía sus aviones basados en el área de San Francisco, California.



Colección de J.A. Giralt.



Curiosamente esta afición también sería compartida por dos pioneros de la aviación costarricense, Román Macaya, posterior fundador de Aerovías Nacionales, y William "Bill" Schoendfelt, fundador de la ENTA.

Antes de venir a Costa Rica en 1933, Macaya había aprendido a volar en Oakland, California, y era un experimentado piloto con alrededor de 1400 horas de vuelo. Su afición por los aviones de carrera le permitió conocer a Hughes y desarrollar cierto grado de amistad con él.

En una fotografía de su álbum personal, Román aparece frente al avión de carreras llamado *Delgado Maid*, construido por una escuela técnica en New Orleans.



Colección de Román Macaya. Cortesía de Ernesto Macaya.



Colección de J.A. Giralt.

Al regresar a Costa Rica para desarrollar su proyecto de una aerolínea nacional, se encontró con que su competidor, Bill Schoendfelt, también gustaba de los aviones de carrera. Entre ellos se desarrolló una amistad que luego culminaría en la fusión de ambas empresas, la ENTA y Aerovías Nacionales, y la posterior venta de ambas a TACA de Costa Rica. Román quedó entonces como gerente de TACA en el país, pero Schoendfelt liquidó todos sus intereses en Costa Rica y regresó a Estados Unidos.

Allí se dedicó a los bienes raíces y a las carreras aéreas. Compró un avión y lo modificó. Más tarde, pintado de amarillo, se hizo famoso por ganar distintas carreras durante varios años, en las Thompson y Greve Races. Este fue llamado *Schoendfelt's Firecracker* o en español de Costa Rica, "*el cachiflín de Schoendfelt*". Con mucha suerte logramos obtener un modelo, ya discontinuado, del avión a escala 1/72, el cual exhibiremos en la colección de aviones del museo de la Academia.

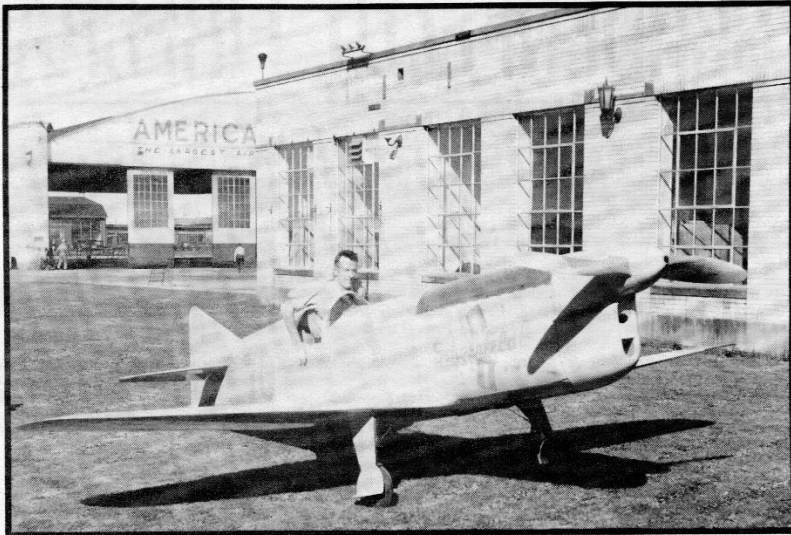


PHOTO: Dusty Carter

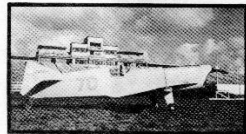
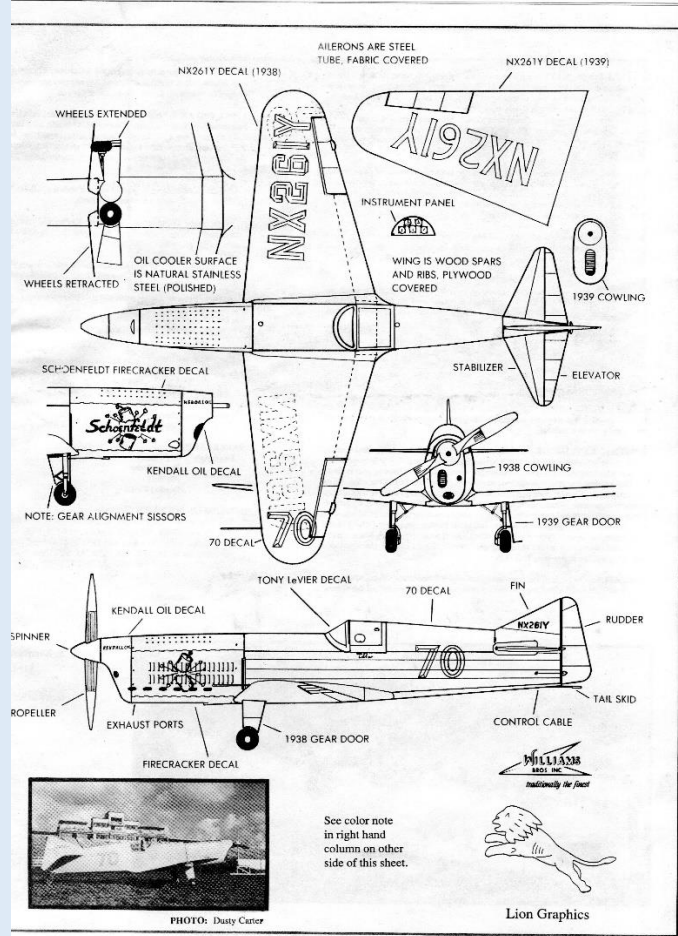


PHOTO: Dusty Carter

SCHOENFELDT FIRECRACKER

KEITH RIDER R-4

Background

In the early 1930's many designers began looking at the new four and six cylinder Menasco engines to install in the small racing planes. One of these designers was Keith Rider, an aeronautical engineer since 1915.

The first of Rider's racers was an all wood airplane named the B-1, it was the start of the design features which became typical of the Rider airplanes. Two new racers were built powered by Menasco engines; the R-1 powered by the six cylinder engine and the R-2, powered by the four cylinder version. The next two racers had conventional welded steel tube fuselages with sheet metal for the turtleback and forward cowling, wooden wings plywood and fabric covering. Both the R-4 and R-5 had six cylinder Menasco engines. These Rider build aircraft flew in the 1936 National Air Races.

William "Bill" Schoenfeldt was local pilot in the 1930's who became wealthy in Costa Rica. He returned in 1935 and went into Real Estate. At the 1936 Air Races at Mines field (now L.A. International) he became interested in air racing. He purchased the Keith Rider R-4 and began modifications, to the extent it became potentially the fastest racer of all. The new and heavier Menasco Super Buccaneer C-654 made a very forward center of gravity requiring a lead weight in the tail. Wheel brakes were installed, and were the cause of a nose over on landing at the St. Louis races, breaking the prop, after placing second in the first race.

A young man named Tony LeVier, having some experience in air-fair racing, applied for the job of flying the "Firecracker", when first purchased by Schoenfeldt. However, it had already been offered to Gus Gotch, an older more experienced pilot.

In the 1937 National Air Races there were two Rider Aircraft; Earl Ortman in the R-3, a larger radial engine version, and Gus Gotch in the R-4 "Firecracker." The 1937 Thompson Trophy Race was lengthened to 200 miles. The Menasco engine was disassembled and modified to gain more RPM. A skin type oil cooler replaced the curved top panel of the engine cowling. The "Firecracker" placed third in the Greve Trophy Race and seventh in the Thompson Trophy Race.

After 1937 racing season, Schoenfeldt offered Tony LeVier the job of flying the "Firecracker" with the provision that Tony would take over the entire work of preparing the airplane for the 1938 racing season. Being an experienced aircraft mechanic, Tony was able to do most of the work himself, calling on friends for advice or other help when needed. With the airplane ready for test flying, Tony called Roger Don Ray, who had previously flown the R-4, for his advice on flying the airplane. Except for being out of trim to the left, the airplane and engine performed beautifully and small trim tabs added to the ailerons cured the trim problem.

In qualifying for the Oakland races, Tony ran into a problem with landing gear retraction. The "Firecracker" accelerated so fast after take-off, cranking up the gear became impossible. The air pressure locked the gear about three quarter up position. Not the best thing to have to do at the start of a race. Tony won both the limited class races on the first day. In spite of fumes from a fuel leak and a drop in oil pressure, Tony finished third in the unlimited race behind Ortman and Turner.

For the 1938 national air Races, overhaul of engine and fuel tank was made. Upon arrival at Cleveland at test flight made and Schoenfeldt told Tony to "see how fast the Firecracker can go". After several mild passes near 300 mph, Tony applied full throttle for a pass that topped 330 plus mph. However the new special racing fuel burned a hole in top of a piston during the pass. A complete overhaul was required before Tony qualified the following day, at 260 mph.

1938 Greve Trophy Race line up: pole position Art Chester, Tony LeVier, Harry Crosby, Joe Jacobson, Earl Ortman and George Dory. Flag drops, take off, climb to crank gear up, nose down, four racing planes ahead, LeVier overtakes all but Chester. Passed Chester on lap two, passed by Chester on fourth lap, speed 280 mph, passed Chester on fifth lap, Chester ahead on sixth lap. Lead exchanged several more times, LeVier's engine misfiring, on the tenth lap and Tony reduced power to save the engine. Chester takes the lead on lap 15 but cuts a pylon and must recircle. Entering 20th and last lap, Chester goes by like a rocket. LeVier, applying full power to his sick engine, goes by Chester like a faster rocket and wins by four seconds.

LeVier lands with misfiring engine. Switch off landing in an area of chuck holes and ruts, "Firecracker" starts porpoising, each bounce increasing until landing gear truss breaks with a "bang" putting all landing loads on the spar which twists tip to tip and rip loose from the wing and fuselage. The "Firecracker" was out of the Thompson Race without a wing.

For the 1939 races a new airfoil was used in building the new wing, and wheelwells were arranged to allow full retraction. Previously the wheel protruded below the wing surface. A new nose cowl was fabricated allowing better cooling for the engine and accessories. New "Jet" exhaust stacks were installed to use the thrust of expelled exhaust gases, for forward thrust from the engine. Another fuel tank was added behind the cockpit because of extended distance of the Thompson race. The rear center of gravity created when fuel was added, made the take off highly dangerous.

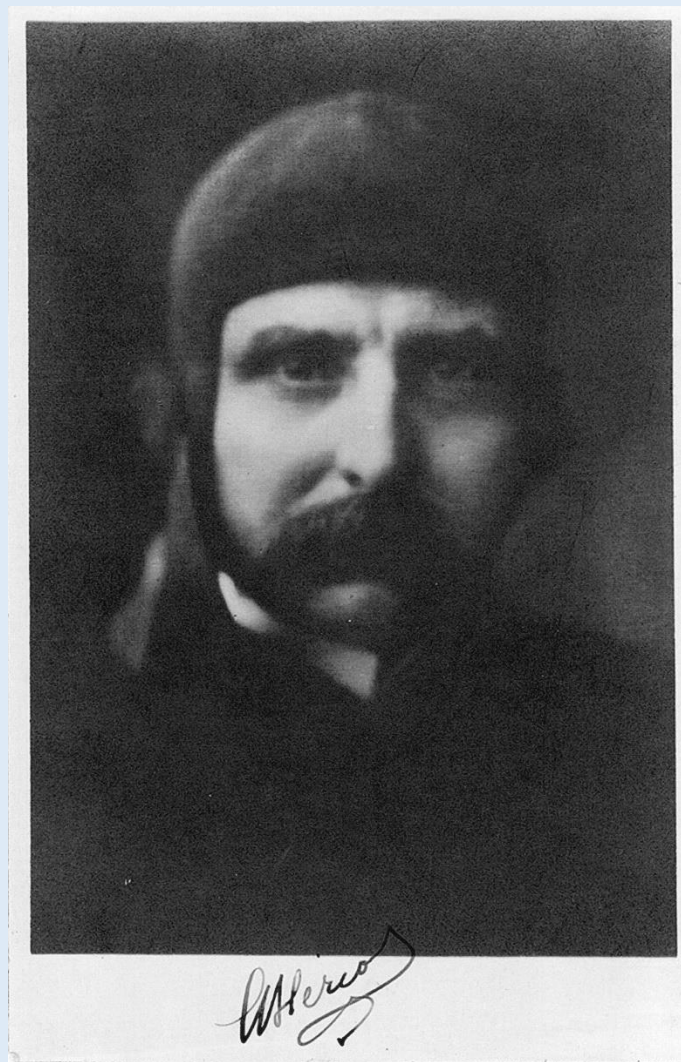
The Firecracker was first to qualify at the 1939 National Air Races, at a speed of 277.135 mph. Roscoe Turner made the pole position at 297.767 mph for the Thompson Race. LeVier made the pole position for the Greve Race. At the start of the Greve Race, Tony loses ground in his steep climb to crank up his landing gear. Art Chester and Harry Crosby are well ahead as Tony heads for #1 pylon. Chester is passed in the sixth lap, speed 300 mph. The engine begins misfiring badly, only one thing for Tony to do, land. Steve Wittman tell Tony "Try new magneto coils." Engine runs much better; after Bendix representative furnishes new mag coils. Heat had taken its toll on the old coils at mid point in each race. Seven racers line up for the Thompson race. With full tanks "Firecracker's" C.G. now at 43% is 15% behind the normal 28% C.G. Soft ground from rain holds back and extends take off. In the air, steep climb with full forward stick, crank up gear, at 500 ft. now starts to level flight. Seems forever getting back on course. In fifth lap passes Ortman and Chester. Fuel gone from rear tank and C.G. about normal at seventh lap. Turner has cut a pylon on 2nd lap and circled it, now passes LeVier. Tony had led the race from the fifth lap until Turner caught and passed him with two laps to go. Tony mistakenly thought Turner and lapped him so did not attempt to catch up, for the finish. At full throttle the Firecracker was the faster airplane.

The Firecracker was considered to be the fastest racing plane at the National Air Races.

Aviones clásicos que volaron en Costa Rica

En esta sección estaremos describiendo los diferentes aviones que volaron en Costa Rica desde 1912 hasta los años 50, uno o dos en cada edición de la *AeroGaceta*.

El Bleriot XI



Louis Bleriot. Colección de J. A. Giralt.

Después de gastar casi toda la fortuna de su esposa, y de probar varios prototipos de aeroplanos, el inventor francés y fabricante de focos para automóviles Louis Bleriot produjo el Bleriot XI, que le dio

fama como su piloto. También le dio renombre al avión, al lograr cruzar el Canal de La Mancha, entre Calais en Francia y Dover en Inglaterra, el 25 de julio de 1909.



Colección de J. A. Giralt.

Luego del éxito alcanzado con esa hazaña, Bleriot comenzó la producción en serie de sus aviones, que se usaban para entrenamiento e incluso fines militares en todo el mundo. Permitted la fabricación bajo licencia en varios países. Alfred Moisant, empresario franco-canadiense radicado en Estados Unidos y El Salvador, estableció una fábrica en Hempstead, New York, para construir los aviones con el fin de ser usados en su empresa de vuelos de demostración, la Moisant International Aviators, y también tratar de venderlos a los gobiernos latinoamericanos. Logró colocar unos pocos en las incipientes fuerzas aéreas de México y Guatemala.



Colección de J.A. Giralt.

Moisant contrató unos vuelos de exhibición con la Comisión de Fiestas de Costa Rica, y el 1 de enero de 1912 el joven e inexperto piloto norteamericano Jesse Seligman voló el Bleriot XI número 4 desde La Sabana.

Este fue el primer avión en volar en Costa Rica.

Segundos después del despegue, por las fuertes ráfagas de viento, el avión se estrelló contra un árbol y se le quebró la hélice. Después de ser cambiada en los talleres del ferrocarril al Pacífico, Seligman efectuó otros cortos vuelos unos días después, con mejor éxito.



Seligman inspeccionando la hélice de su avión en Costa Rica. Fotógrafo desconocido. Colección de J.A. Giralt.



Un Bleriot XI. Fotógrafo desconocido. Colección de J.A. Giralt.



Jesse Seligman y su Bleriot XI, Nº 4. Cortesía de Jerry Blanchard. Colección de J.A. Giralt.

Al observar el endeble aparato, los ticos de inmediato lo bautizaron “la maría seca”, pues su forma poco aerodinámica les recordó a ese insecto, entonces común en nuestras zonas rurales.

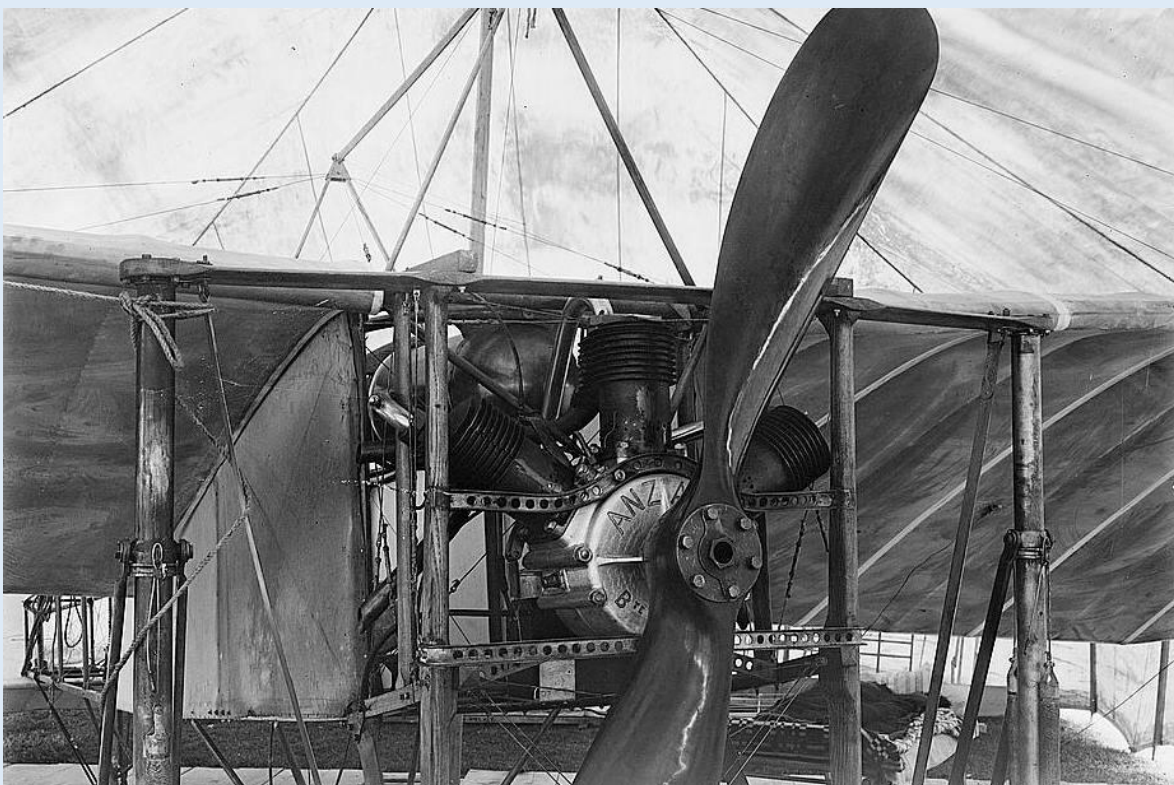


Una “maría seca”



Cortesía: U.S. Library of Congress. Colección de J.A. Giralt.

El avión estaba equipado con un pequeño motor radial rotativo de tres cilindros marca Anzani, que desarrollaba 25 caballos de fuerza. Versiones posteriores fueron equipadas con motores Gnome de 50 caballos.



Cortesía: U.S. Library of Congress. Colección de J.A. Giralt.

El avión era fabricado en madera y forrado en tela, con unas pocas piezas metálicas en los soportes del motor, los mandos y el tren de aterrizaje.

Medía 7,62 m de largo, 7,79 m de envergadura y 2,69 m de alto, con un peso vacío de 230 kg. Su velocidad máxima era de 75,6 km por hora, y su techo de operación era de 1000 m.

Seligman había traído un avión completo, desarmado, y repuestos equivalentes a otros dos aviones. Después de sus vuelos en Costa Rica, empacó el avión y lo envió por ferrocarril a Puerto Limón y de ahí a Colón, pues supuestamente iba a hacer los primeros vuelos en Panamá. Al final no lo hizo y regresó a New York; dejó el avión y los repuestos en Colón. La humedad lo deterioró, pero un tiempo después fue reparado por Charles De Giers, quien lo trasladó a Ciudad de Panamá y desde ahí efectuó el primer vuelo transístmico el 21 de abril de 1912. Se desconoce la suerte que corrió el avión luego de esos vuelos.

En el mundo existen actualmente algunas réplicas a escala completa y capaces de volar.



En el museo de la Academia tenemos varias réplicas del Bleriot XI a escala reducida.



¿Cómo asociarse a la Academia?

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