

AeroGaceta

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

Edición 3. Julio, 2022



No importa las tormentas que enfrentemos, arriba el cielo siempre será azul...

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 contamos con un museo físico, con exhibiciones permanentes y temporales, 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**, administrador de empresas e 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

Anthony Yerex, piloto comercial, jubilado.

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 SANSa

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)

Sr. Renato Rodríguez, Mecánico de aviación.

Lic. Ana Luisa Cerdas A. Historiadora jubilada, experta en el edificio de La Sabana.

Sr. Carlos M. Campos M. Mecánico de Aviación

Sr. William Miranda, especialista en restauración de material fílmico histórico, jubilado.

Lic. Marcos Castillo, abogado, especialista en derecho aeronáutico, miembro del CETAC.

Sr. Frank Privette, ex gerente KLM, gerente general Aeromar.

La escritura constitutiva de la Asociación contempla la categoría de socios honorarios, para distinguir a aquellas personas que contribuyen significativamente a la consolidación de la Academia, sin recargarlos con las obligaciones de los demás socios activos. Desde su fundación, nos hemos honrado con tener al Lic. Alvaro Castro Harrigan, Presidente Emérito de la Universidad ULACIT como Socio Honorario. Hoy tenemos el honor de contar con un nuevo Socio Honorario, el Capitán Anthony “Tony” Yerex. El es un piloto comercial jubilado, con más de 14.000 horas de vuelo en aviones comerciales y ejecutivos, y es hijo del fundador de TACA, el Capitán Lowell Yerex, una leyenda y pionero en el desarrollo de la aviación latinoamericana. Por su amistad con nuestro Vicepresidente, don Jaime Escobar, Tony muy gentilmente nos ha facilitado una valiosísima colección de fotografías sobre TACA que estaremos incorporando a los museos físico y virtual. Agradecemos profundamente a los señores don Alvaro Castro Harrigan y don Anthony Yerex el que nos acompañen en la Academia como Socios Honorarios!

Editorial

Desde los primeros años de vida independiente, Costa Rica atrajo a distinguidos visitantes de diversos orígenes y profesiones. La belleza escénica, la amabilidad de la gente y el entonces tranquilo ambiente rural, combinado con una capital pequeña pero que buscaba alcanzar las comodidades de la vida moderna, hacían del país un destino especial para los viajeros. Para algunos de ellos, el encanto costarricense les llevó a establecerse de manera permanente y hasta formaron familias con personas costarricenses.

En los primeros años, los viajeros llegaban en buques a los puertos de Limón (en el Atlántico) o Puntarenas (en el Pacífico), y de ahí se iban en ferrocarril hasta San José. Con la inauguración de los servicios aéreos internacionales por parte de Pan American, los viajes se facilitaron enormemente, pues era posible llegar primero en hidroaviones a Chomes, hacer trasbordo a monomotores para aterrizar en San José, y posteriormente en vuelos que ahora aterrizaban directamente en la capital, primero en La Lindora y posteriormente en La Sabana.

En cuanto a la historia de la aviación –el campo de nuestro interés–, recibimos la visita de grandes personalidades de la industria, desde Charles Lindbergh hasta el presidente de la Pan American, Juan Trippe.

Entre esos distinguidos viajeros es fundamental destacar la llegada del famoso diseñador aeronáutico Igor Sikorsky, quien nos visitó el 19 de noviembre de 1932. |Él venía de regreso de un viaje que había iniciado en Miami y lo había llevado a Suramérica, a bordo de los aviones de Pan American, varios de los cuales él mismo había construido en Estados Unidos. El propósito de su recorrido por Latinoamérica era observar muy de cerca las condiciones bajo las cuales se desarrollaban las operaciones de Pan American, para adaptar sus futuros diseños de aviones a las necesidades específicas de la aerolínea.

A su llegada, la declaración que hizo a la prensa era muy similar a la realizada por Lindbergh tres años antes, en su viaje de exploración por Centroamérica y el Caribe. Ambos observaron que América Latina ofrecía un enorme potencial para el desarrollo de la aviación comercial, debido a lo extenso del territorio, lo abrupto del terreno y la inexistencia de vías de comunicación terrestre adecuadas, como carreteras y ferrocarriles. Su visión se confirmaría pocos años después, con el auge que tuvieron aerolíneas como SCADTA, Pan American e infinidad de aerolíneas regionales y locales, que fueron fundamentales para el desarrollo inicial de los países latinoamericanos.

En su breve visita, Sikorsky también percibió lo mismo que actualmente sienten los millones de turistas que vienen a esta tierra tan especial:

Estoy grandemente impresionado de la belleza natural del país... Me ha encantado el sentido estético, artístico, para embellecer las humildes casitas, y sus jardines, y me siento feliz de haber sido huésped por unos días de esta tierra hospitalaria, de la cual me llevo las memorias más agradables¹.

¹ *La Tribuna*, domingo 20 de noviembre de 1932. Año XII. Pág. 7.

En una nota aparte, en esta edición, el Lic. Carlos Sáenz nos comparte una interesante reseña sobre la vida de este distinguido visitante, ruso nacido en la actual Ucrania y luego nacionalizado como estadounidense.

Cordialmente,
La Presidencia

Noticias

Museo físico, en las instalaciones del IFA



Estamos en el proceso de confeccionar los exhibidores y preparar las colecciones de fotografías. La apertura del museo se ha demorado más de lo previsto debido a lo laborioso de alistar todo el material de exhibición. A continuación adjuntamos algunas fotografías de la preparación de las mesas y exhibidores.

Modelo a escala del Bleriot XI que estará en exhibición en el museo.



Exhibidores verticales de fotografías que se usarán en el museo.





Maqueta del ornitóptero diseñado por Da Vinci y otros modelos



Modelos a escala.

**Jesse Seligman,
primer piloto en volar en Costa Rica
1889-1915**



Jesse Seligman, norteamericano, fue el primer piloto en volar en Costa Rica. Para darle más realce a las fiestas de fin de año en San José la Comisión de Fiestas contrató con The Moisant International Aviators, empresa propiedad de Alfred Moisant, unos vuelos de exhibición. Seligman, de una acomodada familia de financistas de New York, era un joven piloto de 23 años, sin mucha experiencia, con la licencia número 66 de los Estados Unidos. Volaba por afición haciendo algunos vuelos de exhibición para la Moisant International Aviators, en donde había aprendido a volar.

Seligman llegó a Costa Rica el 29 de diciembre de 1911 y el 1 de enero de 1912 efectuó el primer vuelo realizado en Centroamérica, en un avión Bleriot XI. Segundos después de despegar, por los fuertes vientos de la época, el avión se estrelló contra un árbol en La Sabana. La hélice se quebró y Seligman sufrió algunos golpes. La muchedumbre quedó desilusionada del espectáculo con el aeroplano que había bautizado "la mariaseca" pues se les parecía a ese insecto. Luego de cambiada la hélice, el 7 de enero hizo un vuelo de media hora sobre la ciudad de San José, con todo éxito.

La Comisión de Aviación solo le pagó parte de la suma convenida alegando que de los vuelos contratados apenas había hecho uno, por lo que disgustado Seligman desarmó su avión y lo envió a Panamá y él regresó a Estados Unidos. Un tiempo después el avión, fue utilizado por el piloto Clarence De Giers para efectuar el primer vuelo trans-ístmico en Panamá. En Estados Unidos Seligman se dedicó a una fábrica de artículos de cuero. Aquejado por constantes e intensos dolores de cabeza, en un pacto suicida con su joven esposa, terminó con la vida de ambos el 16 de diciembre de 1915. Su legado es el haber introducido a Costa Rica a la aviación, apenas nueve años después del invento por los hermanos Wright en Diciembre de 1903 del primer avión...



Muestra del material gráfico que se usará en el museo.

Maqueta Aeropuerto La Sabana

La maqueta del Aeropuerto de La Sabana, a escala 1/72, está prácticamente terminada y se está haciendo la instalación de las luces del edificio. El capitán Ignacio Nieto ha coordinado la construcción de los protectores de acrílico donados por nuestro patrocinador, la empresa Neón Nieto, S.A.



Maqueta en su etapa final de elaboración, en prueba de luces internas.



Detalle del restaurant, de la maqueta del Aeropuerto Internacional de La Sabana.



Protector de acrílico para maqueta de La Sabana, en proceso de elaboración por Neón Nieto S.A.

Museo digital

Ya tenemos registrado el dominio de la página web que albergará al museo digital: www.museoaeronicocr.com El proyecto está siendo desarrollado en su parte técnica por la empresa COMPUMAX. Se han hecho las primeras pruebas de la página web, y luego de algunos ajustes lo que resta es la incorporación de las fotografías y material audiovisual, para pronto ponerlo a disposición del público. Aquí aparece una muestra de la página de inicio del Museo Virtual.



Rifa del avión DC-3 TI 1005C a escala

El Lic. Carlos Sáenz coordinó la rifa de este modelo a escala 1/72, confeccionado y donado por don Carlos Mazzali, que fue todo un éxito. Se vendieron todos los números, lo cual nos permitió generar un primer ingreso de ₡300.000 para la Academia, los cuales serán destinados a sufragar parcialmente los gastos de instalación del museo físico. El sorteo se efectuó el 15 de mayo, siendo favorecido el número igual al del primer premio de la lotería nacional. Resultó ganador el señor Omar Salas.

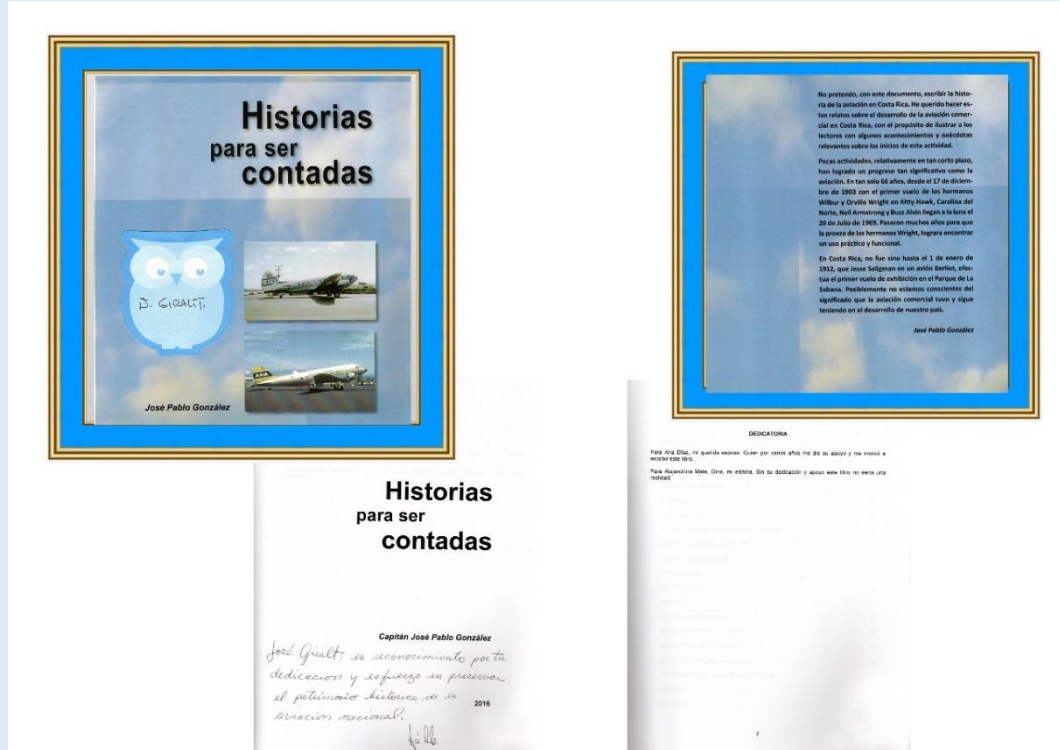


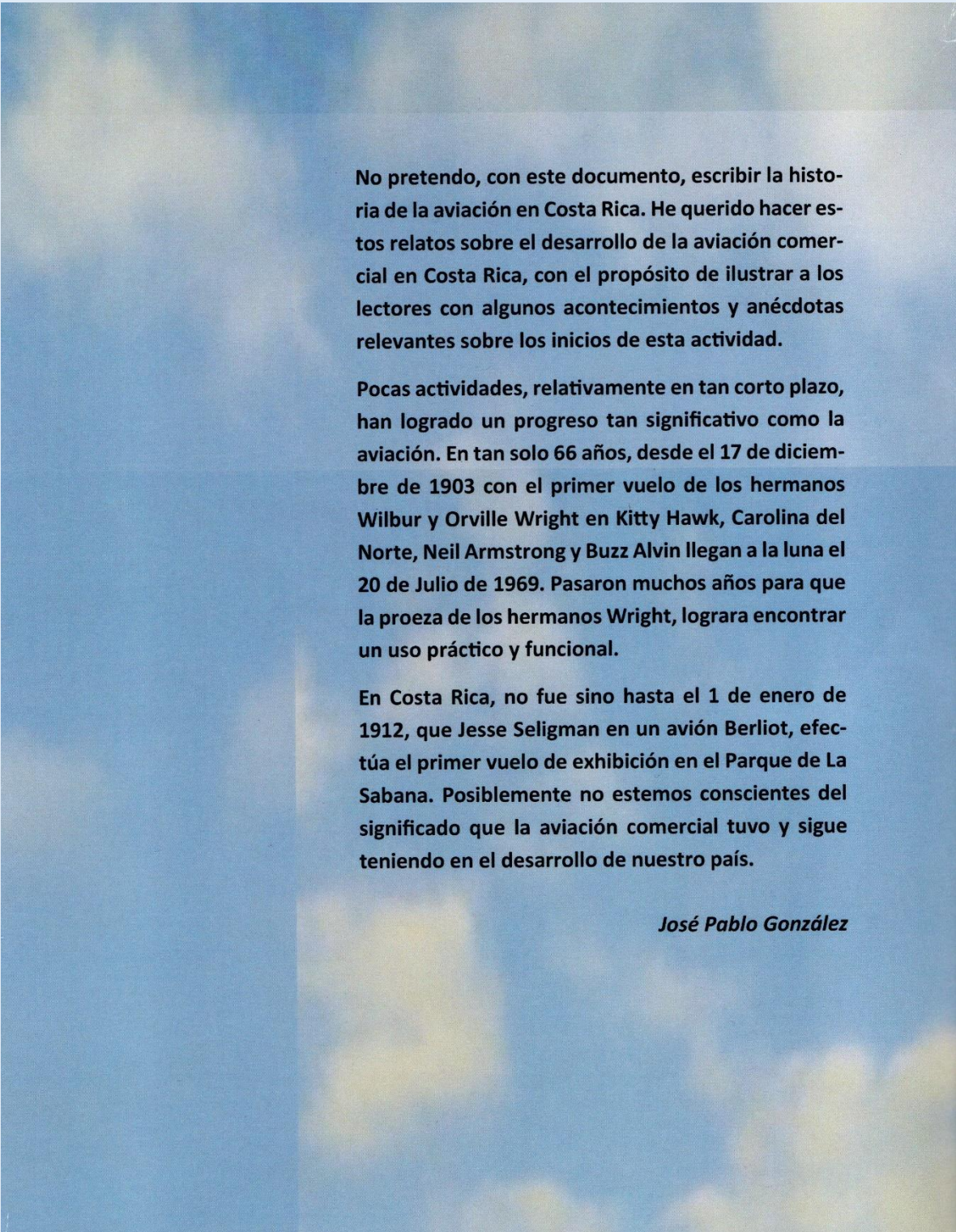
Izq., señor Omar Salas, ganador de la rifa del DC.3. Der., Lic. Carlos Sáenz, Secretario de la Junta Directiva de la Academia.

Anécdotas e historias

Historias para ser contadas...

Hace unos años el Comandante José Pablo González escribió un muy valioso libro con Información histórica sobre la aviación comercial en Costa Rica y una serie de anécdotas de las vivencias que como piloto tuvo a lo largo de su vida profesional. Lamentablemente este libro hoy no está disponible al público, pues fue una impresión privada y limitada. Sin embargo don José Pablo ha tenido la deferencia de permitirnos agregarlo en forma digitalizada a la biblioteca del museo virtual, y también extractar partes del mismo para incluirlas en los boletines mensuales. Aquí iniciamos su publicación parcial para el disfrute de nuestros asociados, con un especial agradecimiento al Comandante Gonzalez.





No pretendo, con este documento, escribir la historia de la aviación en Costa Rica. He querido hacer estos relatos sobre el desarrollo de la aviación comercial en Costa Rica, con el propósito de ilustrar a los lectores con algunos acontecimientos y anécdotas relevantes sobre los inicios de esta actividad.

Pocas actividades, relativamente en tan corto plazo, han logrado un progreso tan significativo como la aviación. En tan solo 66 años, desde el 17 de diciembre de 1903 con el primer vuelo de los hermanos Wilbur y Orville Wright en Kitty Hawk, Carolina del Norte, Neil Armstrong y Buzz Alvin llegan a la luna el 20 de Julio de 1969. Pasaron muchos años para que la proeza de los hermanos Wright, lograra encontrar un uso práctico y funcional.

En Costa Rica, no fue sino hasta el 1 de enero de 1912, que Jesse Seligman en un avión Berliot, efectúa el primer vuelo de exhibición en el Parque de La Sabana. Posiblemente no estemos conscientes del significado que la aviación comercial tuvo y sigue teniendo en el desarrollo de nuestro país.

José Pablo González

DEDICATORIA

Para Ana Diaz, mi querida esposa. Quien por varios años me dio su apoyo y me motivó a escribir este libro.

Para Alejandra Mata, Gina, mi editora. Sin su dedicación y apoyo este libro no sería una realidad.

Historias para ser contadas

Capitán José Pablo González

*José Gualt: en reconocimiento por tu
dedicación y esfuerzo en preservar
el patrimonio histórico de la
aviación nacional.*

2016

J. P. G.

CONTENIDO

DEDICATORIA

PRÓLOGO

Para Ana Díaz, mi querida esposa. Quien por varios años me dio su apoyo y me motivó a escribir este libro.

Para Alejandrina Mata, Gina, mi editora. Sin su dedicación y apoyo este libro no sería una realidad.

UN POCO DE HISTORIA	11
PIONEROS	21
EL CURTIS C-49	23
EL C-49 EN LACSA, UNA HISTORIA OLVIDADA	30
MANTENIMIENTO EN SANTA CRUZ	36
UN VUELO POCO COMÚN	41
VOLCAN CONE	47
LOS TACACOS	49
CHOMBO	43
UN VUELO HUMANITARIO	46
UN ENCUENTRO CON EL DESTINO	48
UNA FECHA PARA RECORDAR	51
LA ERA DE JET (una breve historia)	56
CÓMO Y POR QUÉ LLEGÓ EL A 320 A LACSA	60
CORTITAS	
NOSTALGIA	

CONTENIDO

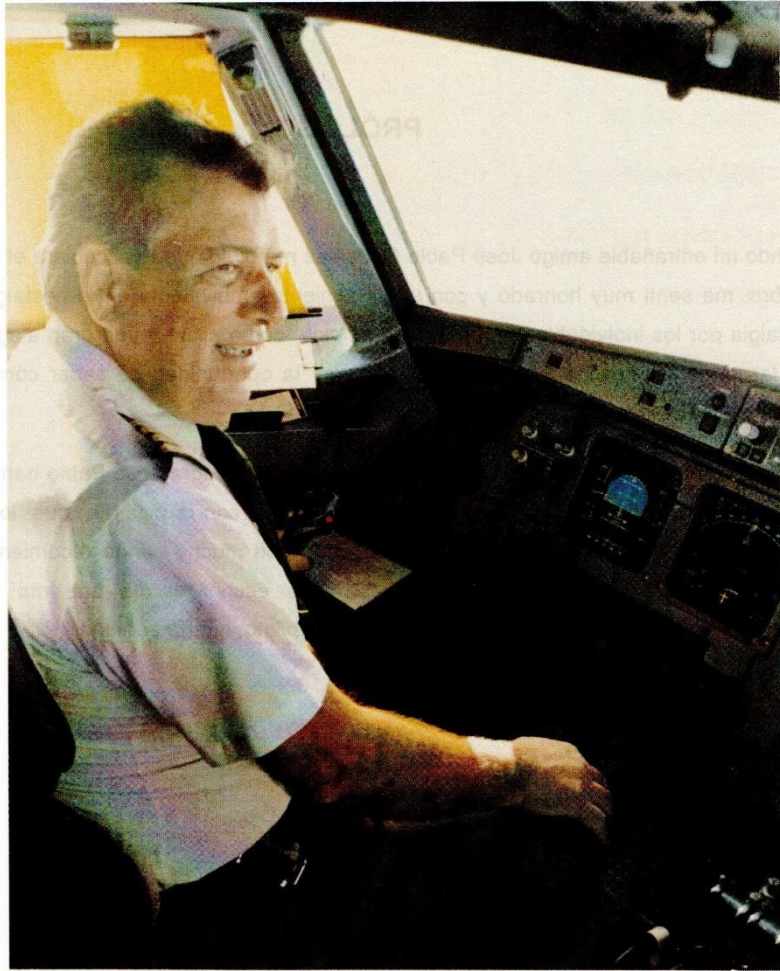
PRÓLOGO	7
SOBRE EL AUTOR	9
INTRODUCCIÓN	13
UN POCO DE HISTORIA	14
PIONEROS	23
EL CURTIS C 46	28
EL C 46 EN LACSA. UNA HISTORIA OLVIDADA	30
MANTENIMIENTO EN SANTA CRUZ	32
UN VUELO POCO COMÚN	34
VOLCAN CONE	37
LOS TACACOS	42
CHOMBO	43
UN VUELO HUMANITARIO	46
UN ENCUENTRO CON EL DESTINO	48
UNA FECHA PARA RECORDAR	51
LA ERA DEL JET (una breve historia)	55
CÓMO Y POR QUÉ LLEGÓ EL A 320 A LACSA	65
CORTITAS	73
NOSTALGIA	84

PRÓLOGO

Cuando mi entrañable amigo José Pablo González me pidió que le escribiera el prólogo para su libro, me sentí muy honrado y con un sentimiento ambivalente entre nostalgia y alegría. Nostalgia por los inolvidables recuerdos de mi vida como piloto y una gran alegría de saber que las generaciones nuevas de pilotos tendrán la oportunidad de saber cómo realmente fueron los comienzos de la aviación en Costa Rica.

De manera muy agradable, acuciosa y bien documentada logra José Pablo narrar la historia de la aviación, concatenando sorprendentes anécdotas con la picardía que lo caracteriza, haciendo muy amena la lectura de este libro que con mucho cariño recomiendo. Quisiera cerrar este pequeño prólogo con la frase que escribí el día que me cortaron las alas...cuando era niño, quería ser piloto, cuando fui piloto, quería ser niño.

Orlando Coto Coronado



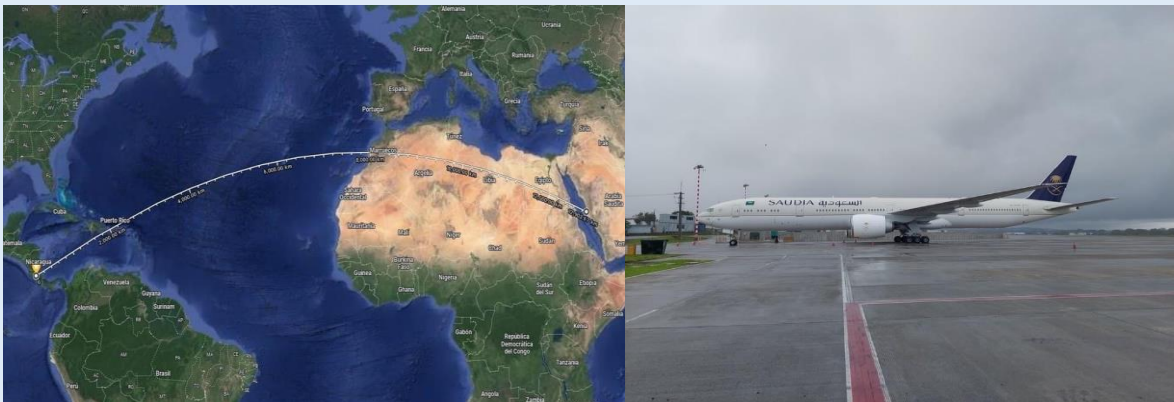
Continuará en la próxima publicación de la AeroGaceta.

Publicaciones y contribuciones:

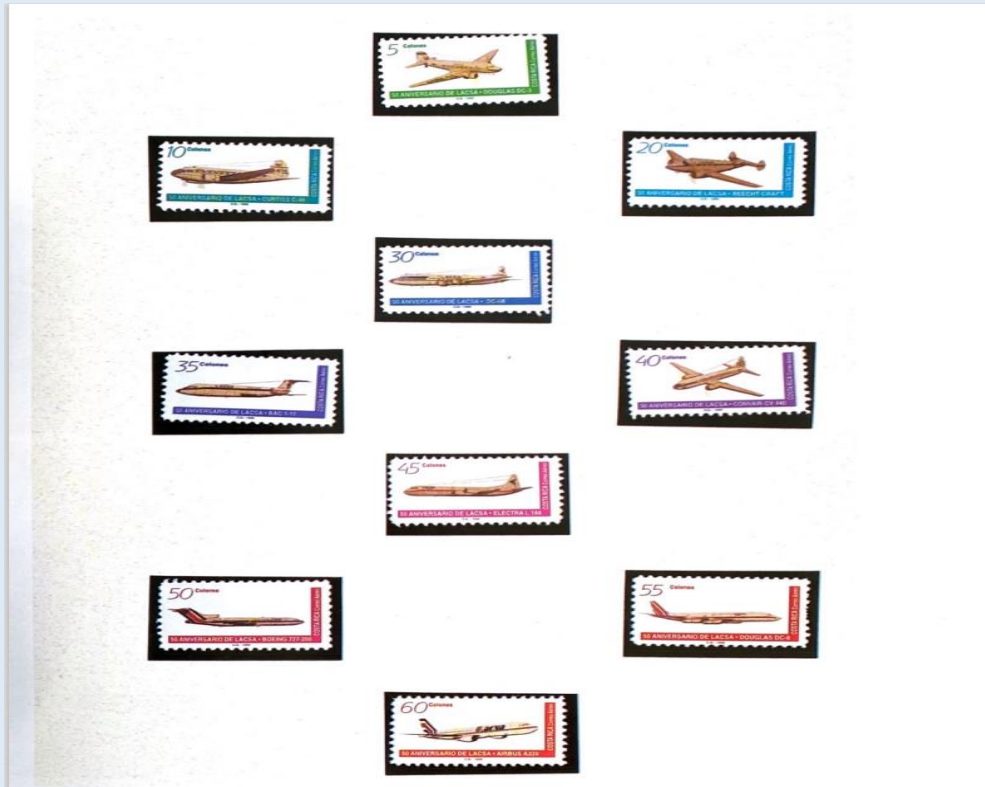
Por Lic. Carlos Sáenz Quesada.

Sabías que:

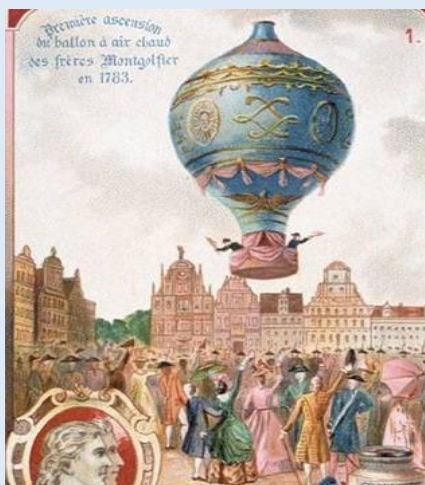
- ✓ El pasado 8 de mayo de 2022, se llevó a cabo el vuelo más largo teniendo como punto de llegada el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Con una distancia de 12.903 kilómetros, procedente de Jeddah, Arabia Saudita, utilizándose un Boeing 777-300ER, el vuelo tuvo una duración de aproximadamente 17 horas.



- ✓ Con motivo de la celebración del 50 aniversario de la fundación de la aerolínea LACSA de Costa Rica, Correos de Costa Rica realizó una edición especial de estampillas dedicada a la aerolínea. Un total de 10 estampillas de diferentes denominaciones, con la efigie de los 10 aviones que tuvo LACSA desde su fundación en 1946. Se imprimieron un total de 13 millones de sellos postales



- ✓ El primer vuelo con éxito fue realizado por el globo de aire caliente de los hermanos Montgolfier en 1783 sobre la Ciudad de París, Francia. Su globo estaba fabricado de papel, y el aire caliente que le proporcionaba la sustentación estaba producido por paja ardiendo.



- ✓ A bordo del [Spirit of St. Louis](#), Charles Lindbergh, piloto estadounidense recorrió dieciséis países de América Latina entre el 13 de diciembre de 1927 y el 8 de febrero de 1928. Conocido como «Good Will Tour», incluyó paradas en México (donde también conoció a su futura esposa, Anne, la hija del embajador estadounidense Dwight Morrow), Guatemala, Honduras Británica (hoy Belize), El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, la Zona del Canal, Colombia, Haití y Cuba, cubriendo 9,390 millas (15,110 km) en sólo ciento dieciséis horas de vuelo. En el Spirit of St. Louis fue pintada la bandera de cada país que visitó.



Una sinopsis de la historia de la aviación en Costa Rica

Parte 3

Concluimos esta sinopsis de la historia de la aviación en Costa Rica con unas notas sobre la carga aérea, en esta tercera parte.

La carga aérea:

Miles de toneladas de carga local y correo aéreo se movilizaron desde 1912 dentro del país. Desde sacos de cemento llevados ENTA a San Isidro de El General, hasta animales salvajes vivos, como monos y culebras, hasta un bebé enviado en una caja de cartón por Aerovías Nacionales. Muchos pilotos relataron historias increíbles de esos transportes de carga local.

En 1948 la compañía TACA transportó la enorme cantidad de 8 millones de libras de carga local dentro de Costa Rica.

Sin embargo, la constante mejora en las vías de comunicación terrestre prácticamente hizo desaparecer para la década de los 70 el mercado de carga aérea local y a partir de entonces quedó en manos de la aviación general la comunicación aérea con las poblaciones fuera de la meseta central.

Al iniciarse en 1946 los vuelos internacionales de pasajeros se aprovecharon los aviones para empezar las exportaciones por vía aérea y para importar materias primas, repuestos, artículos suntuarios y otros abastecimientos.

Al crecer el movimiento de pasajeros, la compañía aérea nacional LACSA cambió en 1967 su flota por aviones jet y dedicó dos cuatrimotores DC-6 al transporte exclusivo de carga, a Miami, Grand Cayman, Panamá y San Andrés.

Costa Rica inició en los años 70 un programa de reconversión de la economía para reducir su dependencia en las exportaciones tradicionales, como el café, banano y carne, fomentando las exportaciones no tradicionales, como ropa ensamblada,(maquila), flores y follaje y otros productos agrícolas y productos del mar.

En 1972 LACSA propuso al Centro de Promoción de Exportaciones e Importaciones, CENPRO, cambiar su flota carguera por aviones más modernos, los Electra L-188, y hacerse cargo del transporte de la maquila y productos no tradicionales del país.

Se realizaron entonces varios seminarios con el INCAE y diversas Asociaciones de exportadores costarricenses para desarrollar nuevos mercados por vía aérea para productos no tradicionales tales como textiles, plantas ornamentales, flores y pescado.

La flota carguera de LACSA también fue aprovechada para ofrecer el servicio aéreo a los importadores de ganado lechero de raza. Así se trajeron desde Wisconsin, New York y Texas ejemplares que vinieron a mejorar sustancialmente el hato lechero nacional.

Se produjo un crecimiento sostenido en el transporte de carga aérea de importación y exportación, que pasó en una década de 36.960.262 kilos movilizados por el aeropuerto Juan Santamaría en 1987 a 92.893.250 en 1997. El crecimiento de la demanda llevó a LACSA a cambiar su flota de aviones cargueros de hélice por jets DC-8-63.

En 1987 inició sus vuelos desde Miami a Costa Rica la aerolínea Challenge Air Cargo, que vendría a marcar un nuevo estándar de excelencia y confiabilidad en el transporte aéreo de carga internacional.

Costa Rica se convirtió así en uno de los países latinoamericanos mejor servidos por vía aérea. Los nuevos sistemas de manejo de carga paletizada en los aviones jet agilizaron enormemente la carga y descarga de las aeronaves, disminuyendo el deterioro de los productos al ser abordados.

La necesidad de mantener la calidad de los productos perecederos de exportación y agilizar el manejo en tierra de las aeronaves llevó a Challenge Air Cargo a construir en 1992 la primera Terminal Remota de Exportación del país.

En los últimos años el mercado de carga aérea se ha contraído, entre otras razones por un mejor y más barato servicio de transporte marítimo, la eliminación de incentivos a las exportaciones, como los Certificados de Abono Tributario, (CATs), el cambio de estrategia exportadora, de industrias intensivas en mano de obra como la maquila a industrias de alta tecnología y la contracción de la economía mundial.

El mercado de carga aérea se va convirtiendo gradualmente en un sistema de transporte en barrigas de aviones de pasajeros y en unos pocos aviones cargueros para productos altamente especializados o perecederos y cuyo valor de mercado les permite pagar tarifas altas que cubran los crecientes costos de operación de las aerolíneas.

FECHAS PARA RECORDAR

Por Com. José Pablo Gonzalez

Diciembre 17 1903

Los hermanos Wright, Orville y Wilbur efectuaron el primer vuelo controlado en Kitty Hawk, Carolina del Norte. Este vuelo dura 12 segundos y recorre 180 pies. El último de 5 vuelos dura 59 segundos y recorre 852 pies.



Mayo 20 1927

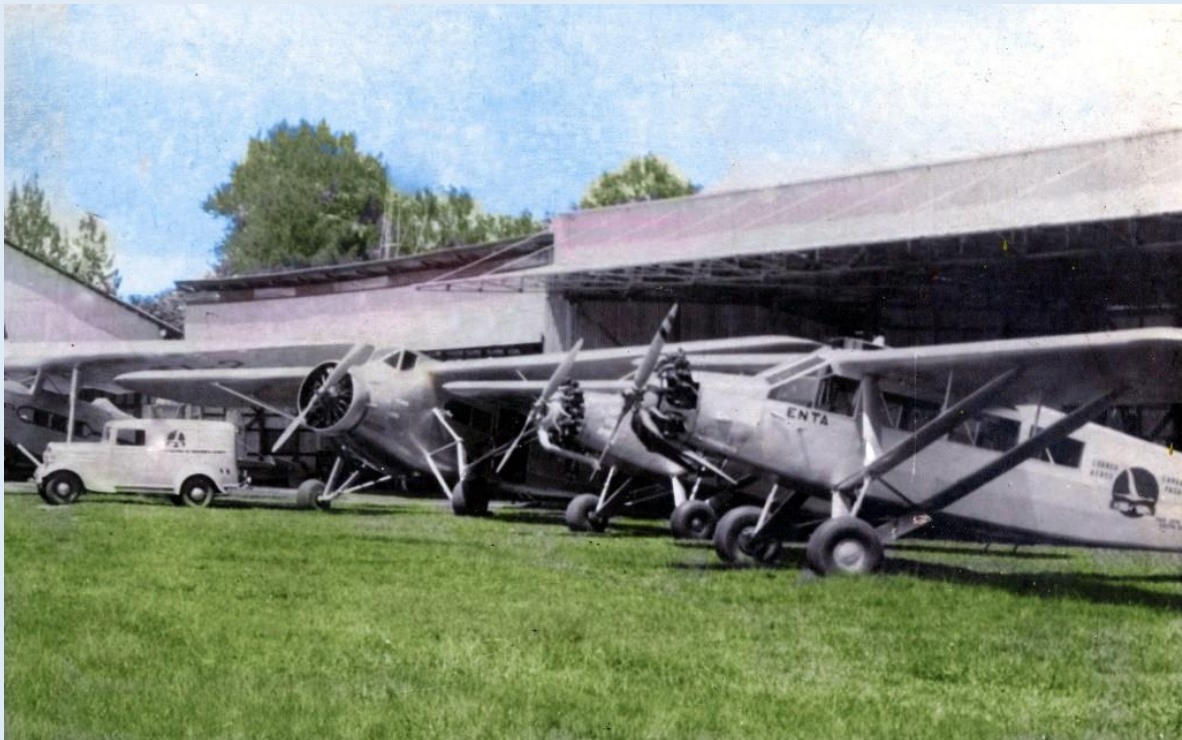
Charles Lindberg vuela solo el primer vuelo trans atlántico en su avión Ryan con un motor Whirlwind de 220 HP.

Despegó del aeropuerto Roosevelt Field, Long Island y 33 1/2 horas después aterriza en el aeropuerto Le Bourget en Paris.

El 7 de Enero de 1928, llegó Lindberg a Costa Rica.

Marzo 1932

ENTA, Empresa Nacional de Transporte Aéreo. La primera compañía de aviación comercial en Costa Rica. Fue fundada por William Schoenfeldt.



Octubre 1934

Román Macaya funda Aerovías Nacionales con aviones bimotores Curtis Kingbird.



950721-362



A142 "WRIGHT J6-7 KINGBIRD"

Abril 1940

Se inauguró el Aeropuerto Internacional La Sabana. Fue clausurado definitivamente en 1974.



Octubre 5 1945

Se fundó LACSA, Líneas Aéreas Costarricenses S.A.
Inició operaciones el 1 de Junio de 1946.

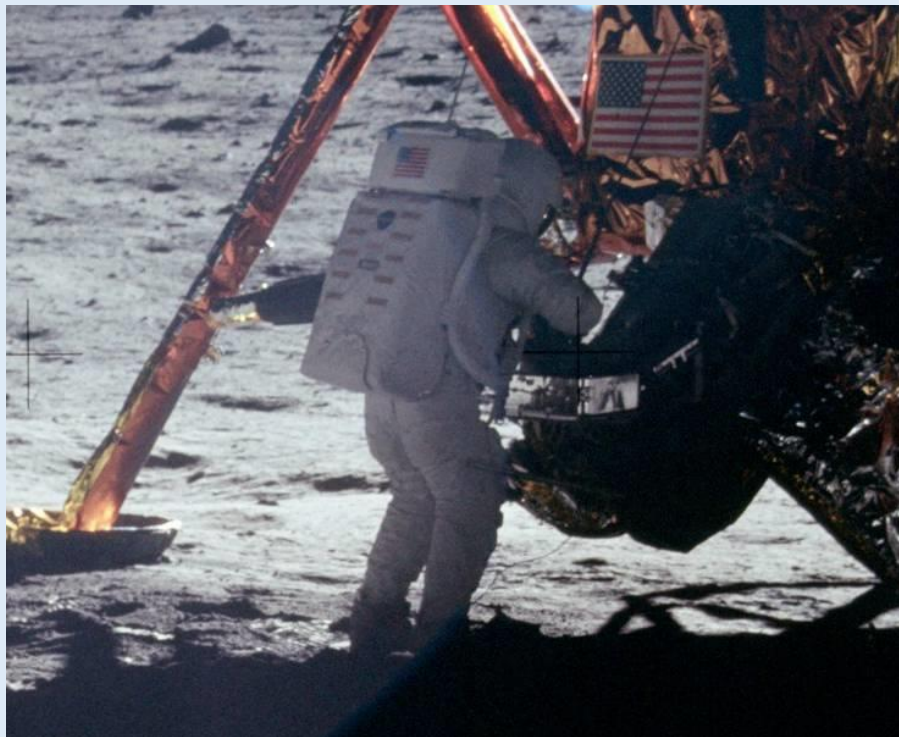
Octubre 14, 1947

Brigadier General Charles Elwood Yeager (Chuck), reconocido en 1947 como el primer piloto en alcanzar la velocidad del sonido en vuelo nivelado. A una temperatura de 20 grados centígrados, la velocidad del sonido equivale a 1.235 km/h o 767 mph.



Julio 20 1969

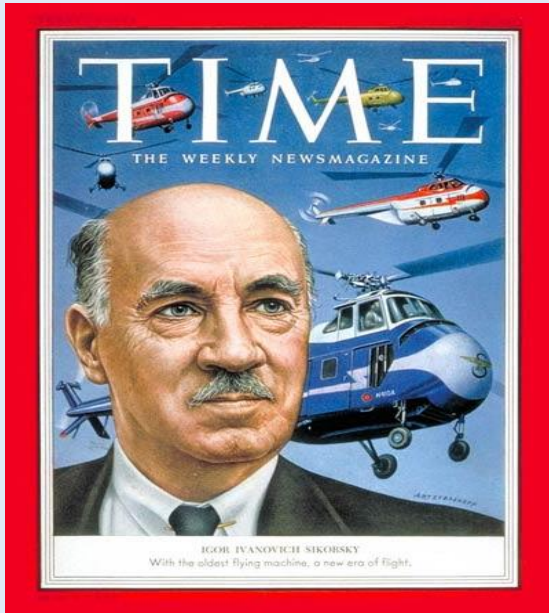
Neil Armstrong en el Módulo Lunar Apolo 11 fue el primer ser humano en “caminar” en la Luna, seguido por Buz Aldrin. En esa ocasión dijo: “es un pequeño paso para un hombre, pero un paso gigante para la humanidad”



Octubre 24 2003

Después de 27 años en servicio, se retiró el último CONCORDE. Fue operado solamente por Air France y British Airways. A la fecha, el Concorde es el primer y único avión comercial supersónico de transporte aéreo. Su velocidad de crucero a 60.000 pies era de 2.160 km/hora, equivalente a Mach 2.04

Igor I. Sikorsky

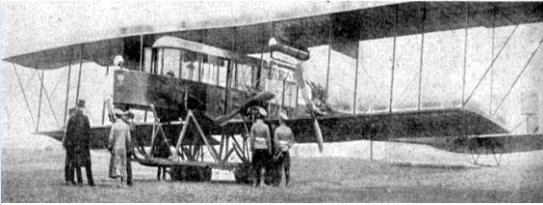


Fue un pionero ruso-estadounidense de la aviación en los helicópteros y aviones de ala fija. Nació en Kiev, Imperio de Rusia - hoy Ucrania- el 25 de mayo de 1889 y falleció el 26 de octubre de 1972, en Estados Unidos de América, país al que había emigrado en 1919. Quizás por la influencia de sus padres, doctora su madre y Psicólogo su padre, mostró interés por la Ciencia Contemporánea, particularmente aviación. Desde su niñez, siendo escolar construyó y voló aviones confeccionados con papel de seda y palitos de bambú. Siendo joven realizó con su padre un viaje a Alemania, donde escuchó por primera vez de los Hermanos Wright así como sobre el trabajo que realizaba el Conde Zeppelin, aspectos que desde joven le marcaron en la carrera que quería seguir.(Ingeniería Aeronáutica)

Estudió en el Colegio Naval de San Petesburgo, el que abandonaría en 1906 por su interés en la ingeniería. Estudió ingeniería en París y en 1907 ingresó a la Facultad de Ingeniería del Instituto Politécnico de Kiev. Sin embargo ya apasionado por la aviación decidió regresar a París en 1909. Para aquel entonces París era el Centro Aeronáutico de Europa y el embrión de aquella ciencia que quería aprender. Estando en París Sikorsky conoció a muchos de los hombres que luego fueron famosos en el campo de la aviación como Bleriot, Feber entre otros. Con todo el conocimiento adquirido Sikorsky anunció planes para construir un helicóptero y que su aparato fuese conocido en Europa. Así compró un motor Anzani de 25 h.p. y regresó a Kiev para llevar a cabo la construcción de una aeronave de ala rotatoria, propósito que debió abandonar tras un par de infructuosos prototipos, pues el desarrollo técnico alcanzado en motores y materiales no era suficiente para la época; y no será hasta en el 14 de setiembre de 1939, en Stratford, Conn. USA que el VS-300 logra levantar sus ruedas del suelo en un vuelo vertical.

Sikorsky fue el constructor de aviones convencionales, como S 2, S 5 con un motor de 40 h.p. y el S6, denominado Le Grand, primer cuatrimotor del mundo en levantar vuelo el 2 de agosto de 1913 y cuya cabina cerrada, con capacidad para 8 personas y que constituye una de sus principales innovaciones o inventos, pero que suscitó fuertes críticas en aquella época. Este evento fue tan innovador que atrajo la atención del Zar Nicolás II, quien viajó a inspeccionar

personalmente la nueva aeronave y a conocer a su creador. Impresionado por su trabajo, el Emperador premiaría a Sikorsky con un reloj de oro: un regalo noble y un símbolo del especial respeto que sentía el Emperador hacia el joven inventor de 23 años.



El 10 de mayo de 1913, el "Sikorski Ruski Vitiáz" (el "Caballero Ruso", o "Le Grand" como se conocería al avión gigante) realizó con éxito su primer vuelo.

Con los cambios políticos en Rusia en 1917 -Revolución Bolchevique- Sikorsky se trasladó a París y en marzo de 1919 emigró a Los Estados Unidos de América pues : "... no sólo porque este país era un puerto para muchos inmigrantes en aquel momento, sino también porque consideró que el enorme territorio americano, que podría ser comparado con el territorio de su Rusia natal en tamaño, haría que sus aviones y helicópteros fueran un medio de transporte útil...".-

En 1923 en Rosel, Nueva York fundó la The Sikorsky Aero Engineering Corp. Y construyó el S29-A (América) un bimotor de fuselaje metálico con capacidad para 14 pasajeros y con una velocidad de 115 millas ó 185 k.p.h.

En 1929 la empresa fundada por Sikorsky se afilió a la United Technologies Corporation trasladando su sede a Stratford, Connecticut. Durante los años 1920 a 1930 Sikorsky construyó anfibios e hidroaviones o "flying boats" de gran suceso como el S-38 anfibio utilizado por Pan American Airways en sus rutas a Centro y Sur América y S-42 que abrieron rutas a Hawai y Oriente y S-44 que abrió los viajes transatlánticos. Todos los aeroplanos de Sikorsky de ésta época, fueron conocidos por su comodidad lujo y confort. Sin embargo Sikorsky es conocido como el "Padre del helicóptero" por su numerosa construcción de helicópteros, más de 30 modelos, desde su VS-300 pasando por modelos militares como S-70 A (UH-60 A Black Hawk) . S-70L (SH-60B Sea Hawk) o el S-76 para pasajeros o versión VIP.

Hoy en día, Ígor Sikorski es recordado como un héroe nacional, tanto en Rusia como en los Estados Unidos. Se le recuerda como un hombre que fue pionero en el campo de la aviación y que hizo del mundo un lugar más pequeño para todas las personas.-

El VS-300 (ou-Vought Sikorsky 300) es un helicóptero diseñado en los Estados Unidos por Igor Sikorsky. El proyecto VS-300 comenzó en 1931 y el primer vuelo tuvo lugar el 14 septiembre 1939 con Igor Sikorsky en el mando. Se mantuvo en la fase de prototipo, sirvió para crear el primer helicóptero estadounidense producido en serie, el R5-B Hoverfly en 1941.

Descripción

técnica

En un diseño revolucionario, VS-300 estaba equipado con un motor 4 cilindros de 75 caballos, enfriado por aire. El diámetro del rotor principal de tres palas era 8,53 metros. También tenía un rotor de cola conectado al rotor principal por una caja de engranajes. La estructura de célula consistía en tubos de metal y sólo el dispositivo que lleva a cabo la prueba de vuelo poseía un carenado aerodinámico. El primer vuelo tuvo lugar el 14 septiembre 1939 : el aparato se conecta a tierra por medio de cables de guía. El primer vuelo libre tuvo lugar el 13 mayo 1940. Un año más tarde, 16 mayo 1941, Sikorsky establece un récord de resistencia con el VS-300 que queda en el aire 1 hora, 32 minutos 26 segundos. Se hicieron muchos cambios. La versión final de los totales de VS-300 fueron 102 horas, 35 minutos 51 segundos vuelo.

Msc. Carlos Sáenz Quesada.(compilador).-



VS-300

Recopilación sobre Igor Sikorsky, por el Lic. Carlos Sáenz.

Las medallas de Tobías Bolaños Palma.

Por José A. Giralt

Desde hace muchos siglos, las medallas han tenido un gran valor para la humanidad. Son la forma tangible de encapsular los más altos valores de la sociedad, en diferentes culturas. Se han usado para invocar desde las más profundas creencias religiosas, hasta conceptos como la abnegación, el patriotismo, el coraje, el heroísmo y también para conmemorar logros excepcionales de individuos o grupos.

Las medallas militares han sido para quienes las han recibido motivo de profundo orgullo y satisfacción por el deber cumplido. El estudio de esas condecoraciones es un campo fascinante de la historia.

Las medallas militares se usaron en Europa desde las guerras precursoras a la primera Guerra Mundial, pero a partir de esta adquirieron gran relevancia.

Tobías Bolaños, uno de los primeros pilotos costarricenses, recibió el 17 de Agosto de 1915 una de las más altas condecoraciones que otorga el gobierno de Francia, la Medalla Militar, para honrar así el sentimiento que expresó al ser rescatado de los restos del avión en que se accidentó en los últimos días de su entrenamiento como piloto. En ese momento de gran dolor y confusión tuvo la lucidez de decir: "Estoy feliz de morir por Francia, así es la guerra". Esta frase impresionó hondamente a sus superiores y fue consignada literalmente en el edicto del 20 de Agosto de 1915, publicado en el Diario Oficial (Journal Officiel de la République Française) del 22 de agosto del mismo año, por el que se le otorgó oficialmente la medalla.

Quarante-septième année. — N° 226. Le numéro : Cinq centimes. Dimanche 22 Août 1915.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ABONNEMENTS	ÉDITION COMPLÈTE			ÉDITION PARTIELLE		
	Un an	6 mois	3 mois	Un an	6 mois	3 mois
France, Algérie, Tunisie.....	40 fr.	20 fr.	10 fr.	18 fr.	10 fr.	5 fr.
Colonies françaises et pays de protectorat français.....	60 *	30 *	15 *	30 *	15 *	7 50
Etranger.....	76 *	38 *	19 *	54 *	28 *	14 *

L'ÉDITION COMPLÈTE comprend : 1° le Journal officiel, proprement dit; — 2° le Compte rendu in extenso des séances du Sénat et de la Chambre; — 3° les Annexes du Sénat et de la Chambre et tous autres documents publiés en annexes; — 4° le Bulletin des annonces légales obligatoires à la charge des sociétés financières; — 5° les Tables annuelles délivrées gratuitement aux abonnés d'un an.

L'ÉDITION PARTIELLE comprend : 1° le Journal officiel, proprement dit; — 2° le Compte rendu in extenso des séances du Sénat et de la Chambre.

Les abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois. — Envoyer le montant net en un mandat-poste à l'Administration.

JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 51, PARIS 7 ^e	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER SOIXANTE CENTIMES
--	--	---

Cortesía Ing. Alain Chevalier

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

n de-
com-
ite à

Le ministre de la guerre,
Vu le décret du 13 août 1914,

Arrête :

Article unique. — Est inscrit au tableau spécial de la médaille militaire, à compter du 17 août 1915 :

rég.
li au
agent
mpa-
fait
ment
de la

Bolaños, soldat au 1^{er} étranger, détaché à l'école d'aviation de Pau comme élève-pilote : engagé volontaire pour la durée de la guerre a déjà été blessé au front. Grièvement blessé dans une chute d'aéroplane, a fait preuve dans ses souffrances du plus grand courage, répétant devant ses chefs et ses camarades : « Je suis fier de mourir pour la France, c'est la guerre. »

Paris, le 20 août 1915.

A. MILLERAND.

M.
— Ad
M.
— Ma

Au g

M.
drago
taillo

M.
de zo

M.
fante

Cortesía Ing. Alain Chevalier.

También se le otorgó posteriormente la Cruz de Guerra y la medalla al valor, por haber sido herido en combate.

Durante su convalecencia en Francia y a su regreso a Costa Rica, Bolaños lució orgullosamente su Medalla Militar sobre el pecho.

Ident.: MACAECR 015
Descripc.: Tobías Bolaños, convalesciendo después de su accidente, en Francia, 1915. Luce la Medalla Militar y la insignia del 1er Regimiento.
Fotóg.: Desconocido
Cortesia: Archivo Nacional de Costa Rica.
Colecc.: J. Giralt





Junto con otras medallas conmemorativas y una que suponemos le fue otorgada en algún homenaje en nuestro país, fueron guardadas en una urna de vidrio, acompañadas de los carnets y licencias de piloto y unas pocas fotografías y otros documentos, y custodiadas por sus familiares luego de su fallecimiento en 1953. Con el transcurso del tiempo la colección, sobre todo el material gráfico, sufrió un marcado deterioro.



En julio del 2018 su nieto, don Dennis Bolaños, donó esos valiosos recuerdos al Archivo Nacional, para su mejor conservación e integración al patrimonio nacional. Las medallas fueron entonces montadas en otra urna de cristal.

Como el acceso a ellas es de carácter restringido, nos dimos a la tarea de conseguir unas medallas similares para que pudiéramos exhibirlas en forma más asequible al público en general, dentro de nuestra colección en la Academia de objetos relacionados con don Tobías Bolaños. Con mucha paciencia y buena fortuna logramos finalmente obtener a través de diversos anticuarios en Francia, 7 de las 8 medallas suyas, en ejemplares que si bien no son los propios de Bolaños son totalmente auténticos e idénticos, otorgados a otros soldados en Francia en circunstancias similares a las que le valieron el reconocimiento a don Tobías.



Colección de medallas similares a las de Bolaños, de la Academia de Historia Aeronáutica.

En la urna del Archivo Nacional, aparecen de izquierda a derecha y de arriba abajo, las siguientes medallas, que describiremos en detalle en próximas ediciones de la AeroGaceta:

- 1-Medaille des Poilus 2-Medaille Militaire 3- Croix de Combatant 4-Medaille des Victoire Inter allie
- 5-Medaille des Blesses 6-Medalla de Reconocimiento, posiblemente otorgada por Costa Rica
- 7-Croix de Guerre 8-Medalla Union Nationale des Combatants



Medallas originales de Tobías Bolaños. Cortesía Archivo Nacional/Dennis Bolaños

Fotografías contribución de don Fabricio Jiménez

Muy gentilmente el extraordinario fotógrafo don Fabricio Jiménez nos ha facilitado para uso de la Academia en el museo físico y digital estas bellísimas fotografías del avión Caribou MSP002, hoy retirado del servicio y estacionado en las instalaciones del Servicio de Vigilancia Aérea en el aeropuerto Daniel Oduber en Liberia.

Uno de nuestros asociados, el Coronel Oldemar Madrigal, volaba ese avión cuando fue Director del SVA. En ese avión se llevaron a cabo muchas misiones humanitarias así como de apoyo a la Fuerza Pública durante la invasión por el ejército nicaraguense a la isla Calero, territorio nacional.

Estas fotografías corresponden a un vuelo efectuado un 2 de agosto en que la aeronave sobrevolaba Cartago durante la romería de la Virgen de los Angeles, dejando caer miles de pétalos de rosas sobre los peregrinos. Algo único en el mundo!

Muchas gracias don Fabricio.







Aero modelos

Nuestro asociado, Lic. José A. Giralt, hijo, recientemente construyó unos modelos a escala 1/72 de dos de los aviones Mustang adquiridos por el Gobierno de Costa Rica para sofocar la invasión de 1955 que trataba de derrocar al gobierno establecido.

El llevó a cabo una minuciosa investigación histórica para documentar los colores exactos que tenían los aviones en esa época, así como el diseño original de la Guardia Nacional de Texas, de donde provenían los aviones antes de ser enviados a Costa Rica.

Esperamos que en un futuro José nos pueda compartir una reseña de la historia de esos aviones y su destino final.

Uno de los modelos le valió el premio otorgado por un grupo de modelismo al modelo del mes. Felicitaciones!



