

AeroGaceta

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

Edición 4. Agosto, 2022



BAC One Eleven de LACSA

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 SANS
ML. 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. Exgerente KLM, gerente general Aeromar.

Un agradecimiento especial a nuestra asociada, Mariela Romero Z, ML, por su detallada revisión a este boletín.

Editorial

Algunos de nosotros fuimos doblemente afortunados al vivir la transición de la era de los aviones de pistón a los jets, y de viajar, por negocios o por placer, cuando hacerlo era una maravillosa aventura y un deleite, y no el suplicio en que se convirtió a raíz de los atentados del 11 de setiembre del 2001.

Después de tantos años, nuestros sentidos conservan aún las imágenes de las salidas tempranas en los aviones de LACSA a Miami, México u otros destinos, y los retornos a nuestro país en las tardes, después de haber pasado las usuales tormentas de invierno; y los sabores y olores de los deliciosos desayunos a bordo; los almuerzos provistos en el exquisito servicio a bordo de la aerolínea de bandera nacional, así como la camaradería en el avión, ayudada por la generosa provisión de cocteles gratuitos...

El eminente científico y escritor, Dr. Allen Young, captó y describió como nadie esos inolvidables viajes en una parte de su bellissimo libro, *Sarapiquí Chronicle*, que escribió con las memorias de sus muchos viajes y años vividos en nuestro país, mientras hacía investigaciones para su tesis de doctorado en entomología. El Dr. Young, aparte de sus quehaceres científicos, es un excelente fotógrafo y muy cercano a la hoy desaparecida LACSA. Él nos ayudó con sus fotografías en la época de los 80, cuando teníamos que ingeniárnosla para conseguir material gráfico y así promocionar al país en el exterior.

Él impulsó el proyecto de crear una réplica de un bosque nuestro en el Museo de Historia Natural de Milwaukee y dio numerosas charlas sobre el país, que sin duda contribuyeron grandemente a generar una importante corriente turística hacia Costa Rica. Su participación también fue decisiva para conservar la Finca La Selva y posteriormente hacer ahí un alojamiento turístico que aún hoy existe y vale la pena visitar. El Dr. Young está jubilado y es curador emérito del Museo de Milwaukee, y nos honra siendo miembro de la Academia de Historia Aeronáutica.

Muy amablemente, nuestro buen amigo Allen nos ha permitido compartir hoy con ustedes un extracto *Sarapiquí Chronicle*, que sin duda traerá recuerdos nostálgicos a algunos de nosotros y que servirá de preámbulo a otro artículo de esta edición, acerca de la flota de BAC 1-11 de LACSA.

Afortunadamente, por todo el mundo existen aficionados a la historia de la aviación que dedican largas horas, como pasatiempo, a conservar información sobre las flotas de las aerolíneas. Entre nosotros, el Dr. Carlos Calvosa descansa de su exigente vida profesional mientras recopila información sobre los BAC 1-11. Esta afición se debe en parte a que su padre, además de ministro de Salud, fue médico de LACSA, y a que el Dr. Calvosa estudió en México. Por ello a menudo viajaba a ese país, muchas veces en las cabinas de mando de los aviones de LACSA, en donde era amigo de todos los grandes pilotos de esa época y tenía relación familiar con don Herberto Calvo y el capitán Carlos Holst. El Dr. Calvosa le debemos mucha de la información del artículo que presentamos sobre los BAC.

Esperamos que este material sea del interés y agrado de todos ustedes.

Noticias

Museo físico, en las instalaciones del IFA

Estamos en la etapa final de confeccionar los exhibidores y preparar las colecciones de fotografías para la próxima apertura del museo físico. Dada la cantidad de material que tenemos, solo se podrá exhibir una muestra, pero trataremos de que sea lo más representativa de la historia del desarrollo de la aviación y del correo aéreo en nuestro país. La colaboración económica otorgada por todas las personas asociadas con la compra de acciones de las rifas de modelos que hemos hecho, así como la donación de estos por parte de los señores Carlos Mazzali y José Pablo González, han sido de enorme importancia para sufragar los gastos de la exhibición.



Museo digital

El museo digital www.museoaeronauticocr.com estará disponible en las próximas semanas, tan pronto se termine de incorporar el material digitalizado.



Próxima rifa

Para el 18 de setiembre 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. Los fondos que se recauden serán destinados a los gastos del museo físico.



Anécdotas e historias

Por el comandante José Pablo González

Dejar la aviación...

Como en todos los aeropuertos con servicio de las aerolíneas, en el Juan Santamaría (El Coco) hay un equipo especializado para la limpieza de los servicios sanitarios de los aviones. Este se conoce como "El Carrito del Tesoro".

En una oportunidad, uno de los empleados en esa actividad empezó a notar una alergia o sarpullido en la piel y decidió ir a consultar a un médico.

Durante la cita, el doctor le preguntó donde trabajaba y a qué se dedicaba. Después del examen, le indicó que su problema era una alergia causada por la particularidad de su trabajo y le recomendó cambiar de actividad.

A lo cual le contestó: **"Yo, doctor, ¿dejar la aviación? ¡NUNCA!"**

RIKALIT

Rikalit es un material para la fabricación de láminas de techo, de uso muy común en la zona bananera del Caribe.

Era el inicio de la operación de AEROVÍAS CARIARI y todavía no teníamos radios de comunicación. Manuel Enrique Guerra, "Pillique", tenía un servicio de fumigación aérea en la zona de Guápiles y contaba con una red de radio.

En una oportunidad fui al hangar de Pillique, en La Sabana, para que me consiguiera un reporte de tiempo. Él llamó a la estación allá en las remotas llanuras de Guápiles y dijo: "avíseme qué techo tiene". En aviación, *techo* es el término común para estimar la altura de las nubes sobre el terreno. El operador al otro lado contestó: "un momentico, don Manuel, ya lo llamo".

A los pocos minutos respondió: "RIKALIT", creyendo que don Manuel le había preguntado por el material del techo!.

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, así como una serie de anécdotas sobre 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 extraer algunas partes para incluirlas en los boletines mensuales. En la edición 3 de la *AeroGaceta* publicamos las páginas 1 a 8. Ahora continuamos con la publicación de las páginas 9 a la 27.

SOBRE EL AUTOR

Del Piper J3 ...



Mi nombre es José Pablo González. Soy originalmente de San José, Costa Rica. Nací y crecí en Calle 20, Barrio México. Soy Bachiller en Ciencias y Letras del Liceo de Costa Rica, graduado en noviembre de 1952.

En Octubre de 1953 me gradué como Piloto Comercial en Spartan School of Aeronautics en Tulsa, Oklahoma USA, donde obtuve mi licencia FAA de Piloto Comercial SEL (Single Engine Land).

A mi regreso a Costa Rica volé por dos años en la aviación comercial local, principalmente en aviones Cessna 170 y 180 y como instructor de vuelo. En Agosto de 1955 ingresé a LACSA, Líneas Aéreas Costarricenses S.A. como copiloto de reserva en aviones Douglas DC3.

Como Comandante del A320, después de 37 años, me retiré de LACSA el 15 de enero de 1992 para incorporarme al Airbus Training Center en Miami, Florida, como instructor teórico y de simulador en aviones AIRBUS A320, A330, A340 y Simulator Technical Pilot. Después de 18 años, me retiré de AIRBUS el 31 de diciembre del 2009. De enero de 2011 a Diciembre 2013, trabajé en el PANAM Training Center en Miami Florida, como instructor teórico y de simulador en el AIRBUS A320.

Durante mi carrera profesional tuve oportunidad de volar múltiples aviones monomotores y multimotores. Fui calificado en el Beechcraft C45, Douglas DC3, Curtis C46, Convair 340, Douglas DC6B, BAC1-11, Boeing 727-200, Airbus A320.

Actualmente vivo retirado en Fernandina Beach, Florida, USA.

Cursos de capacitación

- Aviation Safety Management Course, The Royal Institute of Technology, Lisboa, Portugal. Octubre 1982.
- International Air Transport Association (IATA), Fleet Planning Course, Santiago, Chile. Mayo, 1986.
- International Air Transport Association (IATA), Airline Management Course, Bailbrook College, Bath, England. Mayo 1987.
- Flight Operations Inspector Course, Civil Aviation Authority, England (CAA), Miami, Florida, USA. Julio 2003.
- Flight Simulator Evaluation Course, U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration, FAA Academy, Oklahoma City, Oklahoma. Setiembre 2008.

LACSA

- Instructor de Teoría, Simulador y Vuelo DOUGLAS DC6B y BAC1-11
- Diseño y Administrador del Programa de Control y Economía de Combustible
- Gerente de Planificación de Flota - Introducción del A320 - 1985 / 1991
- Miembro de la Junta Directiva - 1987 / 1991

Otras Actividades:

- Socio Fundador: **IACA** - Instituto Aeronáutico Centro Americano. Escuela de Aviación.
- Socio Fundador: **ACASA** - Aerovías Cariari S.A. Vuelos locales Zona Atlántica.
- **DGAC** Costa Rica. Dirección de Operaciones. Noviembre 1998 / Abril 1989 Proceso de recuperación de Categoría I

INTRODUCCION

... al AIRBUS A320



Curso de carrera profesional tuvo oportunidad de visitar múltiples aviones monomotor y
bimotrices. Fue utilizado en el Beechcraft C45, Douglas DC3, Cessna 170, Cessna 180,
Douglas DC6B, BAC1-11, Boeing 727-200, Airbus A320.



Para la mayoría de las gaviotas, no es volar lo que importa, sino comer. Para esta gaviota, sin embargo, no era comer lo que importaba, sino volar. Más que nada en el mundo, Juan Salvador Gaviota amaba volar.

Fuente y Administrador del Programa: Del libro Juan Salvador Gaviota de Richard Bach.

Comité de Planeación de Ficta - Impulsado por ASIS - 1985 / 1991 -

Miembro de la Junta Directiva - 1991 / 1991

Qués Actividades:

• Sede Fundador IACA - Instituto Académico de la Universidad de Costa Rica

• Sede Fundador ACASA - Aeroclub Civil de la Zona Atlántica

• DGAC Costa Rica, Dirección de Operaciones - Noviembre 1990 / Abril 1999 Proyecto

revisión de Categorías I

INTRODUCCION

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. He tratado de conseguir información confiable, pero, hay contradicciones en algunos artículos especialmente sobre lugares y fechas.

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. Inicialmente se pensaba solamente en su integración en la aviación militar.

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. Inicialmente nuestra estructura vial era inexistente y fue la aviación la que logró comunicar a los diferentes lugares dentro del territorio nacional para generar su crecimiento económico e integración.

Hoy día la aviación comercial es el "motor" que mueve nuestro progreso en el sector del turismo. Es difícil imaginar, que hace 83 años se fundó la primera empresa nacional de aviación: ENTA, Empresa Nacional de Transporte Aéreo que inicia operaciones desde el recientemente inaugurado Aeropuerto Internacional de Lindora.

Tuve el privilegio de formar parte, con aquel selecto grupo de pilotos, pioneros de la aviación nacional, cuando efectuábamos los vuelos locales con cualquier clase de tiempo a base de rumbo y reloj, no había ni una sola radio ayuda en todo el territorio nacional y eventualmente usábamos las estaciones de radio comerciales como una guía suplementaria; o en un Curtis C46 a Miami sin reportes de tiempo en ruta o ayudas de navegación.

Historias para ser contadas, es una serie de anécdotas y experiencias que deseo compartir con colegas y amigos.

Ya vamos quedando pocos con "Historias pa ser contadas"...

UN POCO DE HISTORIA

La historia de la aviación en Costa Rica se remonta a los principios del siglo XIX. Si bien el primer avión "llegó" desarmado y en barco a Puerto Limón, el primer vuelo lo realizó el piloto Jesse Seligman en un avión Bleriot en La Sabana, el 1 de Enero de 1912.

No está claramente establecido si el avión que voló fue el mismo que llegó a Limón desarmado y posteriormente trasladado por tren a San José. Pero es lo más probable, puesto que estos aviones no tenían la capacidad de volar largas distancias como para llegar de Estados Unidos a Centro América.

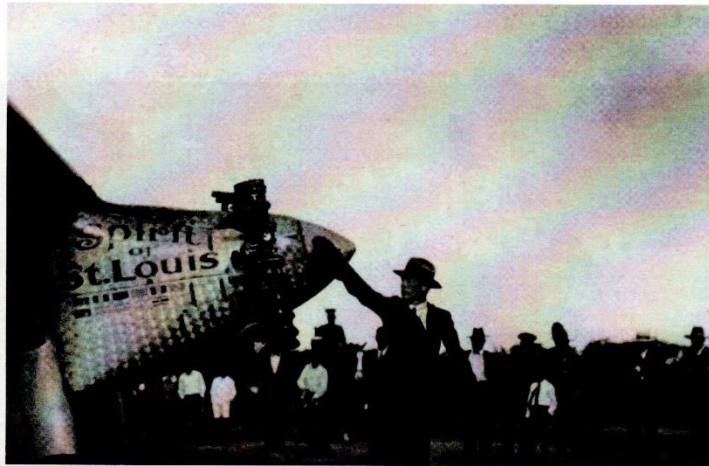


Avión Bleriot

Lindbergh en Costa Rica

El viernes 7 de enero de 1928, llegó Charles Lindbergh a Costa Rica, en su famoso avión Ryan, el "Spirit of St. Louis", el mismo avión con que tan solo 8 meses antes había realizado la hazaña de cruzar solo el Atlántico de New York a Paris.

Se paralizó el país y se estima que más de 30.000 personas se dieron cita en La Sabana, donde fue recibido por el Presidente de Costa Rica, Lic. Ricardo Jiménez Oreamuno.



Lindbergh y el avión RYAN "Spirit of St. Louis" en La Sabana

Chomes

Los primeros vuelos internacionales se realizaron por PAN AMERICAN AIRWAYS en aviones anfibios Sikorsky S38, que llegaban a Chomes, en el Golfo de Nicoya y luego los pasajeros, correo y carga se tenían que trasladar a San José por tren o carretera.



Anfibio Sikorsky S38

Aeropuerto en Lindora



Inauguración del aeropuerto en La Lindora. Al centro, Wilburgh Morrison, Vicepresidente de Pan American y el Licenciado Cleto González Víquez, Presidente de la República.

Ante la inminente necesidad de contar con un aeropuerto para operar con aviones de mayor capacidad y cercano a la ciudad de San José, en un convenio con PAN AMERICAN, el gobierno de Costa Rica se comprometió a construir un aeropuerto para iniciar vuelos comerciales locales e internacionales. En el Valle de Santa Ana, al oeste de San José, se construyó e inauguró el primer Aeropuerto Internacional en Lindora el 1 de abril de 1931, siendo Presidente de Costa Rica el Lic. Cleto González Víquez.

ENTA

La primera compañía de aviación comercial en Costa Rica, ENTA, Empresa Nacional de Transporte Aéreo, fue fundada por William Schoenfeldt en marzo de 1932. Inició operaciones en el aeropuerto de Lindora y posteriormente en el aeropuerto de La Sabana.



Trimotor FORD y monomotores TRAVELAIR



Avion TRAVELAIR 6000 - Monomotor para piloto y 5 pasajeros

Aerovía Nacionales

Román Macaya, un costarricense que estaba aprendiendo a volar en los Estados Unidos, eventualmente regresa a Costa Rica el 6 de octubre de 1933, en su avión Curtis Robin que bautizó con el nombre de "El Espíritu Tico".



Avión Curtis Robin

Un año más tarde Macaya integra una nueva compañía: **Aerovías Nacionales**, e inicia operaciones con aviones bimotores CURTIS KINGBIRD, bajo el lema "Con dos motores no hay temores".



El 16 de Enero de 1940, Macaya anuncia la integración de las dos compañías: **Aerovías Nacionales / ENTA**.

Aerovía Nacionales

Román Macaya, un costarricense que estaba aprendiendo a volar en los Estados Unidos, eventualmente regresa a Costa Rica el 6 de octubre de 1933, en su avión Curtis Robin que bautizó con el nombre de "El Espíritu Tico".



Avión Curtis Robin

Un año más tarde Macaya integra una nueva compañía: **Aerovías Nacionales**, e inicia operaciones con aviones bimotores CURTIS KINGBIRD, bajo el lema "Con dos motores no hay temores".



El 16 de Enero de 1940, Macaya anuncia la integración de las dos compañías: **Aerovías Nacionales / ENTA**.

Aerovía Nacionales

Román Macaya, un costarricense que estaba aprendiendo a volar en los Estados Unidos, eventualmente regresa a Costa Rica el 6 de octubre de 1933, en su avión Curtis Robin que bautizó con el nombre de "El Espíritu Tico".



Avión Curtis Robin

Un año más tarde Macaya integra una nueva compañía: **Aerovías Nacionales**, e inicia operaciones con aviones bimotores CURTIS KINGBIRD, bajo el lema "Con dos motores no hay temores".



El 16 de Enero de 1940, Macaya anuncia la integración de las dos compañías: **Aerovías Nacionales / ENTA**.

Aerovía Nacionales

Román Macaya, un costarricense que estaba aprendiendo a volar en los Estados Unidos, eventualmente regresa a Costa Rica el 6 de octubre de 1933, en su avión Curtis Robin que bautizó con el nombre de "El Espíritu Tico".



Avión Curtis Robin

Un año más tarde Macaya integra una nueva compañía: **Aerovías Nacionales**, e inicia operaciones con aviones bimotores CURTIS KINGBIRD, bajo el lema "Con dos motores no hay temores".



El 16 de Enero de 1940, Macaya anuncia la integración de las dos compañías: **Aerovías Nacionales / ENTA**.

Llegada de Taca a Costa Rica

El 20 de octubre de 1939 se establece TACA Costa Rica e inicia la operación de vuelos locales con aviones LOCKHEED 14. Tan solo unos meses después de anunciada la integración, eventualmente TACA adquiere el consorcio **AEROVIAS / ENTA**



**Avión Lockheed 14
TACA**

LACSA

El 5 de octubre de 1945 se fundó LACSA, con un capital accionario de ₡ 400.000, constituido por 40 acciones nominativas de ₡ 10.000 cada una. PAN AMERICAN AIRWAYS suscribe 20 acciones y 20 acciones de capital privado. Posteriormente se aumenta el capital en ₡ 100.000 aportados en su totalidad por el gobierno de Costa Rica.

El primero de Junio de 1946, LACSA inició operaciones con tres aviones Douglas DC3 matriculas TI-16, TI-17 y TI-18. Posteriormente LACSA adquiere TACA Costa Rica e integra a los pilotos costarricenses a LACSA.



Aeropuerto La Sabana

El incremento del tránsito aéreo, tanto local como internacional en el aeropuerto de Lindora, determinó la necesidad de un nuevo aeropuerto que tuviera una mejor condición operacional y permitir la operación de aviones de mayor capacidad. Fue así como, por Decreto de la Administración del Presidente León Cortés Castro en el año de 1936, se dispuso la creación del Aeropuerto Internacional La Sabana el cual se inauguró el 7 de abril de 1940. Fue clausurado definitivamente en 1974, con la inauguración del Aeropuerto Tobías Bolaños en Pavas. Lo que fue el área del Aeropuerto de La Sabana, se conoce hoy día como el **Parque Metropolitano La Sabana**.

Aeropuerto el Coco

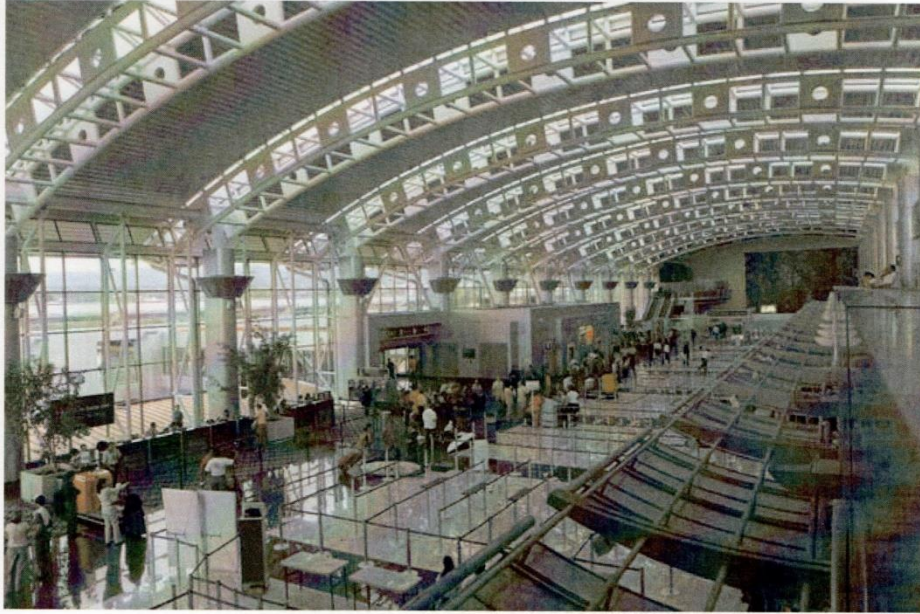
Al final de los años 40, se hizo notoria la necesidad de construir un aeropuerto que tuviera la capacidad de operación para las nuevas aeronaves que ya estaban al servicio de la aviación internacional, para las cuales el actual Aeropuerto de La Sabana estaba obsoleto. Fue así como en el año de 1952 se inició el proyecto para el nuevo aeropuerto internacional localizado en el Llano de El Coco, al sur de la ciudad de Alajuela. Fue inaugurado en 1958. En 1971 se cambia el nombre a Aeropuerto Juan Santamaría, héroe nacional de la campaña nacional de 1856.



Vieja Terminal Aeropuerto El Coco – Avión BAC 1-11



Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Nueva Terminal



Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

El incremento del tráfico aéreo en el aeropuerto de Lima, demandó la necesidad de un nuevo aeropuerto que tuviera una mejor condición operativa y permitiera operaciones de aviones de mayor capacidad. Fue así como, en 1952, el Ayuntamiento de Lima, mediante el Decreto N.º 15.000, declaró la necesidad de un nuevo aeropuerto.



En el año de 1952 se inició el proyecto para el nuevo aeropuerto internacional localizado en el Distrito de Lima, el cual se inauguró el 15 de octubre de 1955. Este aeropuerto, que lleva el nombre del héroe nacional Juan Santamaría, héroe nacional de la campaña nacional de 1856.

PIONEROS

Los aviones

Es importante dar a conocer información técnica e histórica básica de aquellos aviones que se integraron como parte de las compañías aéreas que recién empezaban a desarrollar la incipiente aviación comercial en nuestro país. Hay tres tipos de aviones que fueron usados inicialmente por las Compañías ENTA, Aerovías Nacionales (MACAYA) y TACA: el monomotor **Curtis-Travelair**, el bimotor **Curtis Kingbird** y el Trimotor **Ford**.

Curtis Travelair 6000-B

El Travelair 600 fue uno de los aviones que dieron inicio al servicio regular de pasajeros y carga en Costa Rica, operados inicialmente por ENTA y Aerovías Nacionales. Diseñado por la fábrica TRAVELAIR, que por varios años y repetidas modificaciones nunca logró la certificación de la autoridad aeronáutica de Estados Unidos, el FAA. Eventualmente vendió los derechos a la fábrica CURTIS, la cual obtuvo la certificación. De ahí el nombre CURTIS TRAVELAIR. Era un monomotor de ala alta con capacidad para 5 pasajeros y el piloto.



Curtis Travelair 6000-B

Casualmente fue un CURTIS TRAVELAIR, matrícula TI 3 y operado por ENTA, la primera línea aérea nacional, el protagonista del primer accidente aéreo de la aviación comercial. El 20 de junio de 1937, en un vuelo de Puerto Cortés a San José, el avión nunca llegó a su destino. La búsqueda fue infructuosa hasta que, cuatro años más tarde en 1941, los restos fueron localizados de manera casual por unos campesinos de la zona. Los 5 pasajeros, todos ejecutivos de la Compañía Bananera, y el piloto norteamericano, perecieron en el accidente.

Curtis Wright Kingbird

El Curtis-Wright Kingbird fue un avión bimotor diseñado en los años 30. Su producción fue muy limitada y del modelo D-2, con motores Whirling J-6-9 de 300 HP, solamente se produjeron 14 aviones. Tenía capacidad para 7 pasajeros y un piloto. Inicialmente 3 aviones, TI-6, TI-8 y TI-16, fueron operados por Aerovías Nacionales (Macaya). TACA operó un Kingbird matrícula TI-25.

Con un diseño muy original, sus dos motores se soportaban en los largueros (struts) de las alas altas. La línea de rotación de las hélices estaba adelante de la cabina y los motores muy juntos, lo que le daba un mejor control lateral en caso de falla de un motor. Tenía un doble estabilizador vertical, doble timón direccional y un doble estabilizador horizontal con un solo elevador en el estabilizador inferior.



Bimotor Curtis Kingbird

Trimotor Ford

No es posible hablar del emblemático Trimotor FORD, sin mencionar el impacto que tuvo su introducción en la aviación comercial, haciendo posible el transporte de pasajeros y carga en forma eficiente y segura a nivel local en los Estados Unidos y posteriormente a nivel mundial.

Predecesor del Douglas DC 3, en su tiempo fue el avión que hizo posible una nueva era y sentar las bases de lo que es hoy en día la aviación comercial. El trimotor FORD, conocido también como “Tri-motor” y “The Tin Goose” fue un avión diseñado por el ingeniero William Bushnell Stout y construido en 1925 por la compañía de Henry Ford STOUT METAL AIRPLANE DIVISION OF THE FORD MOTOR COMPANY, continuando su producción hasta el 7 de junio 1933. Durante todos estos años, un total de 199 Trimotores, en diferentes versiones, fueron producidos, vendidos y operados alrededor del mundo por más de cien aerolíneas. El costo unitario en 1933 era de \$42,000 (US dolares). En 2012 se conocían 18 Trimotores todavía en existencia, algunos de ellos con certificado de operación.

Era un avión de construcción metálica, de “Aluminum Alloy” corrugado para fortalecer su estructura, pero la resistencia resultante deterioró su rendimiento. La versión 5 AT incorporó algo poco común, dos compartimentos de carga “drop down” debajo de la sección interior de sus alas. Entre otras particularidades, el timón direccional y los elevadores, son actuados por cables y poleas montados en la parte exterior del fuselaje. No tiene FLAPS. Los instrumentos de los motores exteriores, presión de aceite, temperatura y revoluciones del motor, estaban externamente en los montantes del motor y los pilotos tenían que asomarse por sus ventanas laterales para ver las indicaciones. Otra particularidad era el sistema de frenos “Johnny Brake”, operado manualmente por una palanca situada entre los asientos de los pilotos.

La reputación de Henry Ford dio credibilidad a la incipiente industria de la aviación, introduciendo muchos aspectos de la infraestructura aeronáutica moderna, tales como pistas de aterrizaje pavimentadas, edificios terminales de pasajeros, hangares, correo y ayudas a la navegación. Los Trimotores FORD fueron usados extensivamente por PAN AMERICAN AIRWAYS para sus primeros vuelos internacionales entre Key West y La Habana, Cuba en 1927 y posteriormente cuando extiende sus servicios a Centro América y Sur América a principios de 1930.

Paralelamente se diseñaron aviones con nuevas tecnologías, especialmente el Douglas DC 2 y DC 3, los cuales, una vez incorporados a la industria hicieron económicamente inoperante otros aviones de su época, entre ellos el Trimotor FORD. Costa Rica no fue la excepción. Los trimotores FORD fueron factor determinante en el desarrollo de la aviación comercial.

Un total de 12 Trimotores FORD Operados por ENTA, Aerovías Nacionales y TACA en el servicio local, estuvieron eventualmente registrados con matrícula TI en Costa Rica.



Trimotor Ford

Los pilotos

No debemos dejar de pasar esta oportunidad sin mencionar a **LOS PILOTOS**, aquellos individuos, sus nombres olvidados en el tiempo que, al mando de estas aeronaves en aquella aviación incipiente, lograron establecer las bases de lo que es hoy nuestra aviación nacional, muchos de ellos sacrificando sus propias vidas.....

Pilotos pioneros de LACSA, con quienes tuve el privilegio de compartir y aprender...



De izquierda a derecha: Julio Efraín Estrada, Arturo Lutz, Dr. Manuel Strasburger (amigo del grupo), Raúl Velasco, Fernando Araya, Juan Ignacio Pérez, Manuel Rivera. Al frente Mario Lizano. Posiblemente inicio de los 60's. Todos pilotos fallecidos (+) ¡de causas naturales!

Publicaciones y contribuciones:

Sarapiquí Chronicle. A naturalist in Costa Rica (extracto)

Por Dr. Allen Young, curador emérito del Milwaukee Public Museum

“When I started traveling to Costa Rica in 1968, I would take the LACSA (the Costa Rican national airline) flight that in those days left Miami at about six o’clock in the morning.



What incredible sunrises there are over the Caribbean! By the time we were over the Cayman Islands, where in the old days LACSA would refuel, the skies were illuminated, blocked here and there by smudges of smoke-black clouds that appeared and disappeared along the way.

As the jetliner began a slow descent at the Caribbean coast of Central America, my geography lesson really blossomed. As it would on more than six-score future flights to Costa Rica, the coast came up as a thin line of white surf along a ribbon of dark beach. For as far as one can see, this double line of frothy water and earth, the boundary between sea and land, curves ever so slightly along what seems to be an even, monotonous coast. It is broken abruptly by the gapping mouth to the San Juan River, a natural boundary between Nicaragua and Costa Rica.

A glitter of mirrorlike sunlight dances off the San Juan and other neighboring rivers as the big plane is jostled by endless updrafts of gusty tropical air. The thin line of beachfront quickly succumbs to a lush mat of greenery that from the air appears as a greyish-black succession of low ridges, like the webbing of a duck’s foot. These are the tropical rainforests of Costa Rica’s Caribbean floodplain, the *tierra caliente* (hot land).



Twenty years ago, there were only occasional clearings for small *fincas* (farms) within this sea of forest. Today, the same flight path reveals a very different scene. There are many more farms and much deforested land. From the air, the low hills and ridges appear as bald scalps, places where the trunks of once-great forest trees, some more than thirty meters tall and certainly several centuries old, lie on the ground, neatly splayed like tiny matchsticks in rosette patterns. Here and there are small pockets of forest, ecological miniatures of what was once a rich, unbroken story of tropical nature. But as before, the bright red roofs of humble dwellings come into view as we cross over rugged mountains ringed in dense clouds. Sometimes the clouds block out the mountains entirely, but I know that below them lies a special place, a “land of clouds”, where ancient oak forests once stood and where naturalists over the last two centuries have roamed in search of birds, orchids, and much more.

The mountains loom ahead of the jetliner, appearing as massive bluish-black pinacles with motionless halos of waferlike clouds. More than once, the *simpático* LACSA crews have permitted me to view these mountains from the flight deck. Nestled high in their windward slopes are the birthplaces of Costa Rica’s mighty Caribbean-watershed rivers, including the Sarapiquí River.

Before the plane crosses the volcanoes, there is a clear view of a huge waterfall, a ribbon of pure white slicing through an incredible steep, almost vertical, wall of rainforest. It is the birthplace, the headwaters, of the Sarapiquí in all its primeval glory, a sentinel to tropical nature’s untold story, to this special land’s charms. From this view it seems as if the mighty river was born of the dense clouds that bath the valley in perpetual rain and fog.

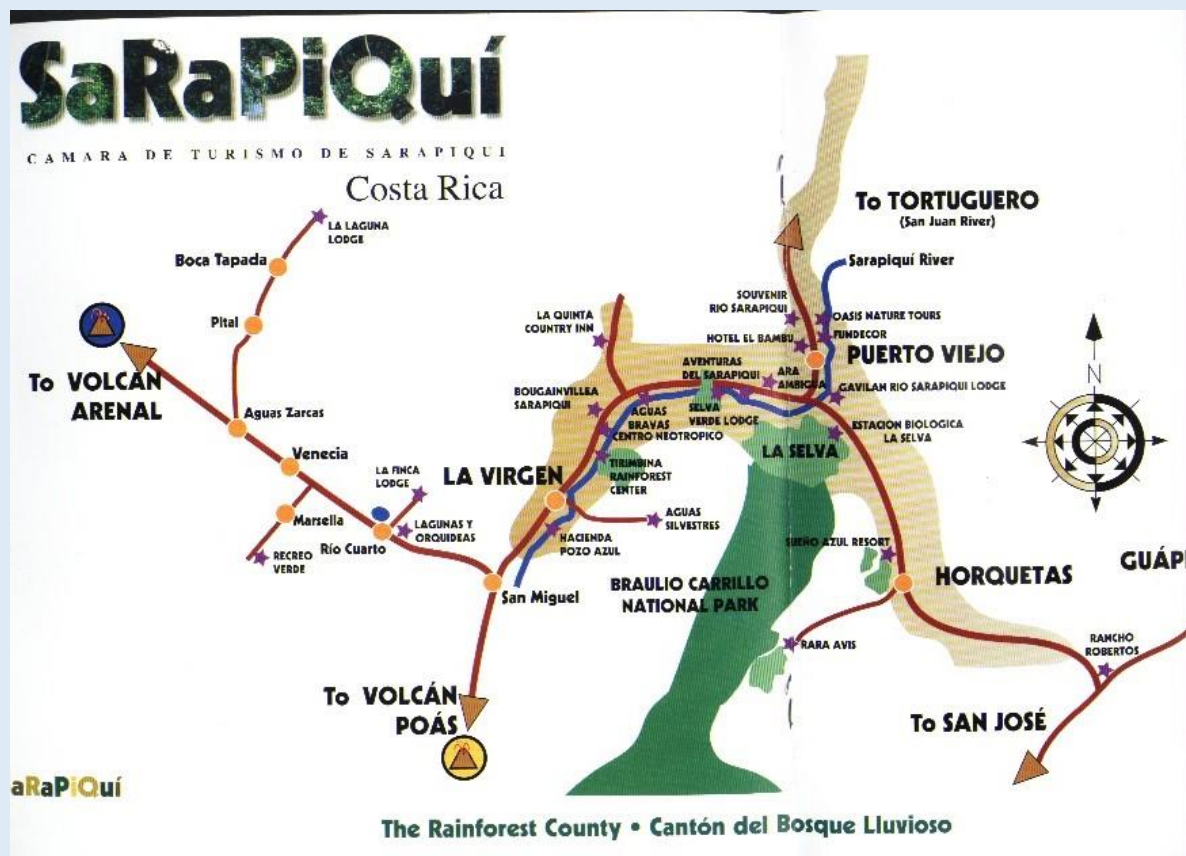


During the rainy season especially, these persistent clouds nestle at the tops of cragged volcanoes, as they have for eons, fueling the sprawling network of rivers flowing into the Sarapiquí and other points to the east. Here, one can appreciate the role of clouds, rain, and rivers, in establishing the conditions necessary, along with consistently warm temperatures near the ground, to promote the evolutionary diversification of life. It is not difficult to appreciate the power of incessant rain to carve the river's gorge from volcanic rock, an event that linked the steamy heights of great volcanoes with the unfolding of nature on the silted floodplains farther east.

With the nose of the aircraft jostling against the wind, we slide through the mist between the towering peaks of the twin volcanoes, Barba and Poas, nature's gateway to the Central Valley and the bustling metropolis of San José. Once we pass through those peaks, we leave behind the world of Sarapiquí, so tiny from up here, and enter another one, all within the beautiful little country. Coming down through the dense clouds of the rainy season, the broad vistas of the coffee farms finally come into view only moments before the plane touches down at the airport, about eighteen kilometers outside San José. The jetliner provides a perspective unavailable to the ancient peoples of this region, the Spanish explorers of the sixteenth century, or the great naturalists, like Thomas Belt, of the nineteenth. As we descend rapidly from sea to land, slicing through thousands of feet of sky in minutes, the broad swath of tropical nature's heterogeneity on the isthmus of southern Central America is forged and replayed over relatively small distances on

the geographical landscape of this planet. Many of the species of plants and animals thriving in forests at higher elevations are not the same as those that thrive at lower elevations.

Finca La Selva in the northeastern corner of Sarapiquí and the Braulio Carrillo National Park in the Cordillera Central are the two end-point ecological reserves for a continuous band of tropical rainforest spanning the entire elevated gradient of the Sarapiquí region. With international support from the Nature Conservancy, the World Wildlife Fund, and the MacArthur Foundation, the region between these two localities has been purchased as one huge ecological reserve by the Costa Rican government. It is the last such remnant of forest in all Central America's Caribbean coastal region. Field research studies by biologists in Costa Ricas suggest that many species of mobile animals move between higher and lower elevations according to seasonal changes in food supplies and other resources required for survival and breeding. Thus, many bird species found at Finca La Selva (La Selva Biological Reserve), at one of the lowest elevations in Sarapiquí, probably migrate to higher points as the seasonally related flowering and fruiting patterns of forest trees alter the availability of their food.



"It has taken me years to appreciate the Costa Rican tropics as a total experience, an immersion in the countryside where people, their ways, and the natural history of the country blend together into one unforgettable experience. A special facet of this unique charm of Costa Rica is experienced as the jetliner touches down in the Central Valley. Mirth and friendliness permeate the plane, always filled with passengers and incredible assortments of carry-on luggage. Within moments after the rugged Cordillera Central gives way to the bowl configurations of the Central Valley, as the jarring wheels of the jetliner screech to a halt, the passengers break out into loud

applause, heard well above the aircraft's engines as it taxis to the gate. LACSA is this way. In the old days, when airport security across the world was less of a problem, throngs of people would crowd on an open balcony of the old airport terminal, waving and clapping as passengers disembarked onto the tarmac.

But what is still the same, after all these years, is the special fragrance of the dense tropical air felt immediately upon stepping off the plane. It is from the dampened, mold-soaked earth of this fertile valley, a blend of thousands of years of rain and abundance of rotting plants, a natural end product of the luxuriance of vegetation here, and the foodstuff for new life. Nature is felt quickly in Costa Rica.

Early morning takeoffs are equally spectacular.



The LACSA plane snakes its way around in an upward spiral, coming up eye level first with coffee farms, then dairy farms, followed by cloud forest and the tops of volcanoes. Oftentimes, the route is directly over the Poas Volcano. At this point we are perhaps only a few hundred feet above the colorful crater of Poas. Sometimes the pilot deliberately banks the climbing plane over the blue-green crater, with its strands of white steam gusting in the wind. The plane shudders against the strong winds as it climbs higher and meets the clouds. The peaks of other, neighboring mountaintops and ancient craters protrude through the clouds, little patches of bluish-black darkness against the dense white clouds and the rich blue hues above. I look down and often think about the many times I have stood at the lip of the Poas crater, with friends or in stark solitude, to peer into the crust over Earth's inner being.



Soon after the plane passes over the volcano, Sarapiquí unfolds below, first the craggy shadows of the land's wrinkled escarpment, then the foothills of San Miguel and La Virgen, and finally the flattened floodplain and Puerto Viejo."



Sarapiquí Chronicle, A naturalist in Costa Rica. Young, Allen. University of New Mexico Press, USA, 2017 Chapter 1, pages 5 ,6, 7, 8.

LA FLOTA DE BAC ONE ELEVEN DE LACSA

Por José A. Giralt

LA ADQUISICIÓN DE LA FLOTA DE BAC ONE ELEVEN

Hasta mediados de los 60, el crecimiento de LACSA como la aerolínea internacional de Costa Rica había estado basado en el uso de aviones de hélice, como los DC-3, C-46, Convairs y los cuatrimotores DC-6B.

Los largos vuelos en equipo de pistón hacia los principales destinos de la compañía exigían la atención esmerada a los pasajeros, la cual al hacerse con la amabilidad natural de las tripulaciones costarricenses, estableció la reputación de LACSA como la de una aerolínea con un servicio excelente y un ambiente único a bordo de sus aviones.

La introducción del equipo a reacción pronto dejó claro que el futuro de la aviación comercial estaba en su uso extenso, debido a los ahorros sustanciales en costos de operación, un menor tiempo de viaje y la mayor comodidad para el pasajero que proveían los aviones más avanzados disponibles para entonces en el mercado.

Gradualmente, otras aerolíneas centroamericanas comenzaron a reemplazar sus aviones de hélice y LACSA pronto comprendió que para permanecer competitiva y expandir sus rutas debía tomar la decisión que resultó ser uno de los principales pasos en la historia de la compañía: adquirir su primer avión de turbina.

Se obtuvieron unas condiciones muy favorables de la fábrica British Aerospace Corporation, que le permitieron a LACSA alquilar un avión nuevo BAC ONE ELEVEN SERIE 400, el cual llegó a Costa Rica a finales de abril de 1967 y comenzó su servicio de línea el 14 de mayo de ese año.

Un segundo BAC ONE ELEVEN de la misma serie 400 se alquiló dos años más tarde, y en 1972 ambos aviones se reemplazaron por tres más grandes, los BAC ONE ELEVEN SERIE 500, a los cuales se unió un cuarto avión del mismo tipo en 1974.

Los dos aviones serie 400 permanecieron en la aerolínea por siete años el primero y cinco años el segundo. De los cuatro aviones de la serie 500 uno estuvo en LACSA durante siete años, otro por ocho y dos formaron parte de la flota durante diez años. Todos fueron reemplazados por la flota de Boeing 727 al comienzo de la década de los 80.

Sin la menor duda, los BAC ONE ELEVEN fueron esenciales para la primera expansión internacional de la aerolínea, puesto que le permitieron añadir a su mapa de rutas las ciudades de Maracaibo, Caracas, Barranquilla y Cartagena, en un negocio conjunto con VIASA y AVIANCA; al principio de los ochenta, Guatemala, San Pedro Sula, Cancún, New Orleans y Managua.

No solo LACSA se benefició del uso de los "BACs" como se les llamaba comúnmente, sino también su subsidiaria, CAYMAN AIRWAYS, la cual establecería un sólido mercado de Grand Cayman a Miami y Kingston, Jamaica, que luego le permitiría llegar a ser la aerolínea independiente de bandera de Grand Cayman.

LOS BAC ONE ELEVEN

Este jet de transporte comercial de corto a mediano alcance fue desarrollado y construido por la British Aerospace Corporation, de Inglaterra.

La producción del modelo inicial, el BAC ONE ELEVEN Serie 200, se comenzó en 1963 y fue seguida por la serie 300 y la serie 400, diseñada para cumplir con los requerimientos de Estados Unidos, con una capacidad de hasta 79 pasajeros.

Un modelo de mayor capacidad, el serie 500, fue primero construido en 1967 para transportar 99 pasajeros, en un fuselaje de 13 pies, 6 pulgadas (4.11 m) más largo que el de la serie 400.

Se produjo un último diseño, el BAC ONE ELEVEN Serie 475, que era una combinación de las alas y motores de la serie 500 con el fuselaje de la serie 400.

Aunque la mayoría de los 230 aviones de todas las series que se construyeron correspondía a aviones de pasajeros, algunos también se fabricaron en versiones ejecutivas o cargueras.

El BAC ONE ELEVEN Serie 500, propulsado por dos motores Rolls Royce Spey, tiene una velocidad máxima de crucero de 541 millas por hora (871 kilómetros por hora), a 21.000 pies, una altura máxima de crucero de 35.000 pies (10.670 m), y un alcance de aproximadamente 1.600 millas (2.560 km).

El avión tiene una altura de 24 pies, 6 pulgadas (7.47 m), un largo de 107 pies, 0 pulgadas, (32.61 m), una envergadura de 93 pies, 6 pulgadas, (28.50 m), y un área de ala de 1.031.00 pies cuadrados (95.78 m²).



Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica
Ident.: MACACR 038
Descripc.: Primeros cuatro BAC 1-11 de prueba, en Wisley Airfield, 1964.
Fotóg.: Desconocido
Cortesía: British Aircraft Corporation Limited, Weybridge Division
Colecc.: J. Giralt

ESPECIFICACIONES PARA LOS BAC ONE ELEVEN SERIES 400 Y 500.

Serie 400

Serie 500

Dimensiones:

Envergadura	88 pies 6 pulgadas	93 pies 6 pulgadas
Largo del fuselaje	83 pies 10 pulgadas	97 pies 4 pulgadas
Altura	24 pies 6 pulgadas	24 pies 6 pulgadas
Área del ala	1003 pies cuadrados	1031 pies cuadrados

Pesos:

peso máximo de despegue	78.500 lbs	91.000 lbs
peso máximo de aterrizaje	76.000 lbs	84.000 lbs
peso máximo a cero combustible	69.000 lbs	78.000 lbs
peso máximo útil	19.200 lbs	24.000 lbs

Rendimiento:

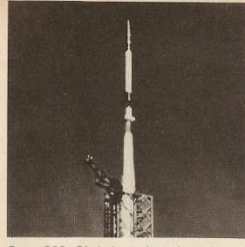
Velocidad máxima de crucero	541 mph a 21.000 pies	541 mph a 21.000 pies
Alcance: con combustible máximo, reservas para desvío de 230 millas y 45 minutos de sobrevuelo:	2.420 millas	2.165 millas
Carrera de despegue a nivel del mar	7.600 pies	7.300 pies
Distancia de aterrizaje al nivel del mar	4.880 pies	4.800 pies

Motores:

dos Rolls Royce	dos Rolls Royce
Spey 511-14	Spey 512-14 W

LA FLOTA DE LACSA

*Some of our
products are
designed for one
flight in a lifetime...*



Over 200 Skylark rockets have been successfully launched to probe the earth's atmosphere up to heights of 190 miles

*...others to take off and land somewhere
in the world every minute of the day and night*

BAC One-Eleven jet airliners are in service with over 30 operators throughout the world



Skylark and BAC One-Eleven are part of British Aircraft Corporation's product range, which extends from space satellites to precision instruments, from subsonic and supersonic airliners to advanced military aircraft and missile systems. The two projects have one quality in common: success. Skylark is one of the most successful of all space probes. The One-Eleven is the only European jet airliner to have penetrated American-dominated markets, including the USA itself, in depth. Products like these have made BAC Europe's most experienced space engineering company, with a major share in such projects as the 11-nation Intelsat IV programme, and the world's most widely experienced manufacturers of turbine-powered airliners, with an unrivalled 10,500,000 hours of flight experience.



BRITISH AIRCRAFT CORPORATION
the most powerful aerospace company in Europe

100 FALL MALL LONDON SW1

British Aircraft Corporation (U.S.A.) Inc. 399 Jefferson Davis Highway, Arlington, Virginia, 22202.

BAC 304 A



Cortesía: Dr. Carlos Calvosa.



TI 1056C " EL TICO"

Este fue el primer jet adquirido por LACSA.

Se bautizó "El Tico", sobrenombre dado a los costarricenses en Latinoamérica por su costumbre de terminar las palabras con el diminutivo "tico".

Este primer BAC ONE ELEVEN tenía pintada en su cola la rueda de carreta, usada por la aerolínea como su logotipo en ese entonces; además, tenía una raya azul a lo largo de ambos lados del fuselaje, a la altura de las ventanas, con una pintura blanca encima del fuselaje y un gris claro abajo.

La orden para este avión se puso a la fábrica el 19 de enero de 1967 y se le entregó a LACSA el 14 de abril de 1967. Hizo su primer servicio a Miami el 14 de mayo de 1967. Fue registrado con la matrícula TI-1056C y bautizado "Tico". El avión dejó de operar para LACSA el 13 de noviembre de 1972 y fue adquirido por TACA, que lo registró el 11 de abril de 1973 con la matrícula YS-01C y el nombre "Izalco". Estuvo en su flota hasta el 6 de enero de 1979. Luego fue adquirido por Turbo Union, de Inglaterra, el 16 de febrero de 1979, que lo matriculó como G-BGTU y se le instaló una puerta grande de carga en la fábrica en Hurn. Operó hasta abril de 1994, cuando fue vendido el 29 de abril de ese año a la aerolínea surafricana Nationwide Air Services, que lo voló hasta el 15 de junio del 2000, con la matrícula ZS-NNM. Luego fue guardado en el aeropuerto de Lanseria en Sur África y finalmente desarmado alrededor del 2005, con 39447 horas de vuelo y 32624 aterrizajes.

ESPECIFICACIONES:

BAC ONE ELEVEN TI-1056C "El Tico"

SERIE 409AY

Número de serie de fábrica: 108.

Dimensiones:

Envergadura	88 pies 6 pulgadas
Largo del fuselaje	83 pies 10 pulgadas
Altura	24 pies 6 pulgadas
Área del ala	1.003 pies cuadrados

Pesos:

peso máximo de despegue	78.500 lbs
peso máximo de aterrizaje	76.000 lbs
peso máximo a cero combustible	69.000 lbs
peso máximo útil	19.200 lbs

Rendimiento:

Velocidad máxima de crucero 541 mph a 21.000 pies

Alcance: con combustible máximo, reservas para desvío de 230 millas y 45 minutos de sobrevuelo:
2420 millas

Carrera de despegue a nivel del mar 7.600 pies

Distancia de aterrizaje al nivel del mar 4.880 pies

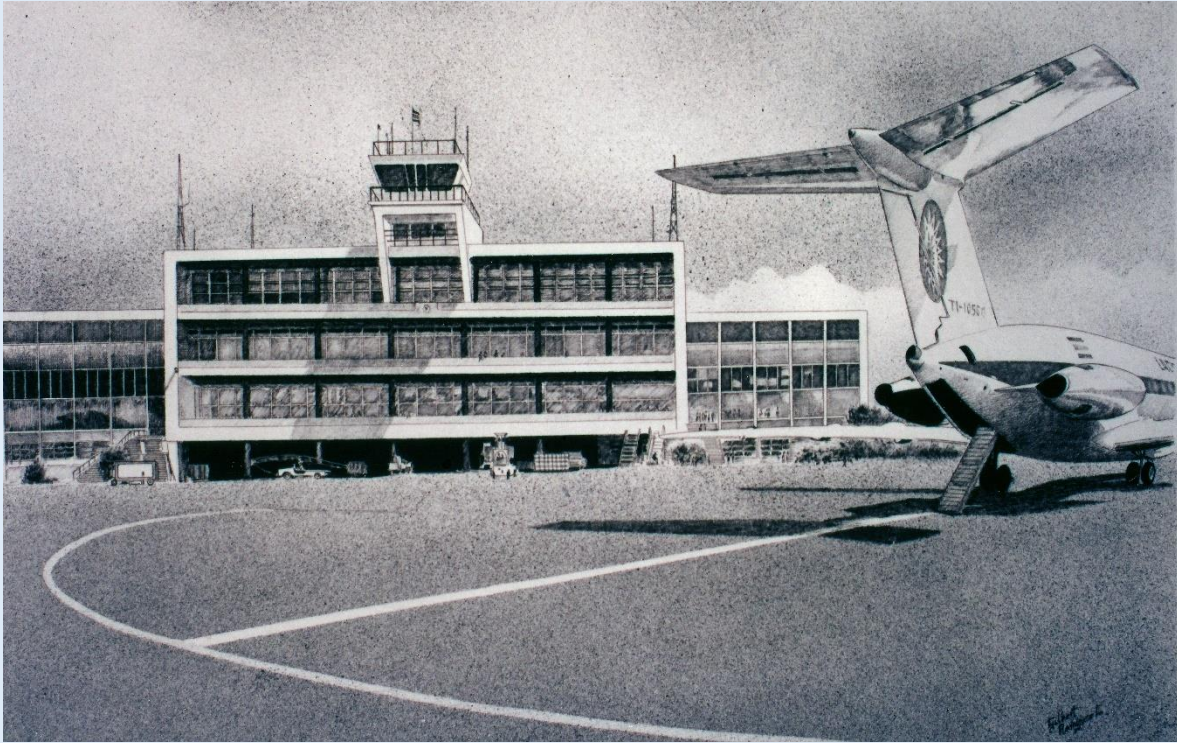
Motores: dos Rolls Royce Spey MK 511-14

Configuración: 74 pasajeros, piloto, copiloto y 4 personas de servicio de cabina.

Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica
Ident.: MACACR 039
Descripc.: Llegada del primer BAC 1-11 de LACSA, a aeropuerto El Coco, mayo 1967.
Fotóg.: Desconocido
Cortesía: British Aircraft Corporation Limited
Colecc.: J. Giralt



Llegada del primer jet de LACSA, BAC One Eleven
Coleccion de Jose A. Giralt



Dibujo a plumilla, por el señor Gilbert Rodríguez.





Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica
Ident.: MACACR 040
Descripc.: BAC 1-11 TI 1056C de LACSA en El Coco, air. 1968
Fotóg.: Dr. Allen Young
Cortesía: Dr. Allen Young
Colecc.: J. Giralt

TI 1055C "IRAZÚ"

BAC ONE ELEVEN SERIE 409

El avión TI-1055C fue el segundo jet de su clase adquirido por LACSA. Su esquema de pintura era idéntico al del primer ONE ELEVEN, "El Tico", y este avión fue bautizado "Irazú", nombre del volcán más alto de Costa Rica. Con esto se comenzó la tradición de llamar a los aviones con los nombres de volcanes y montañas del país.

Este avión fue originalmente registrado por la British Aircraft Corporation como G-AXBB, del 13 de marzo al 5 de mayo de 1969. El 9 de mayo lo adquirió la aerolínea de Rumanía, TAROM, que lo operó hasta el 1 de agosto de 1969, cuando fue devuelto a la fábrica y luego adquirido por la aerolínea Germanair el 14 de agosto de 1969, nuevamente con la matrícula G-AXBB hasta el 23 de octubre de 1969. El 5 de noviembre del 69 fue adquirido por LACSA, con la matrícula TI-1055C, que lo operó hasta el 24 de enero de 1974, cuando fue regresado a la fábrica para ser adquirido el 26 de febrero de 1974, nuevamente con la matrícula G-AXBB, por Gulf Aviation hasta el 9 de octubre de 1975. En esa fecha fue registrado por Gulf Air con la matrícula A40-BB, hasta el 24 de noviembre de 1975, cuando regresó a Inglaterra. De nuevo se le puso la matrícula G-AXBB, con la que pasaría por tres aerolíneas: British Islands Airways del 22 de junio de 1978 al 16 de octubre de 1979, Air UK de esa fecha al 1 de enero de 1982, y otra vez British Islands Airways de esa fecha al 11 de octubre de 1989, cuando fue vendido a la aerolínea de Nigeria Okada Air, que lo operó desde el 24 de octubre de 1989 hasta su fin cuando la aerolínea cesó operaciones en 1997 y

quedó en abandono en el aeropuerto de Benin City en Nigeria, con más de 38767 horas y 34063 aterrizajes.





Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica
Ident.: MACACR 042
Descripc.: BAC 1-11 Serie 409, TI-1055C de LACSA, aterrizando en Miami, abr. 1969
Fotóg.: Bob Garrard
Cortesía: Bob Garrard
Colecc.: J. Giralt



ESPECIFICACIONES:

BAC ONE ELEVEN TI 1055C "Irazú", SERIE 409

Número de serie de fábrica: 162.

Dimensiones:

Envergadura	88 pies 6 pulgadas
Largo del fuselaje	83 pies 10 pulgadas
Altura	24 pies 6 pulgadas
Área del ala	1.003 pies cuadrados

Pesos:

peso máximo de despegue	78.500 lbs
peso máximo de aterrizaje	76.000 lbs
Peso máximo a cero combustible	69.000 lbs
peso máximo útil	19.200 lbs

Rendimiento:

Velocidad máxima de crucero 541 mph a 21.000 pies

Alcance:

con combustible máximo, reservas para desvío de 230 millas y 45 minutos de sobrevuelo
2420 millas

Carrera de despegue a nivel del mar 7.600 pies

Distancia de aterrizaje al nivel del mar 4.880 pies

Motores: dos Rolls Royce Spey MK 511-14

Configuración: 74 pasajeros, piloto y copiloto, 4 personas de servicio de cabina.

En nuestra próxima edición continuaremos con la descripción de los BAC 1-111, de la serie 500.

Modelo a escala

El señor Carlos Mazzali recién ha sacado al mercado un bellissimo modelo a escala, réplica del avión personal del capitán Lowell Yerex, fundador de TACA. Aquí les presentamos el Lockheed 18, que está a la venta solo por encargo especial.



