



AeroGaceta

**Academia de Historia de la Aeronáutica y el Correo Aéreo de Costa Rica
Ced. Jurídica 3-002-863565**

Edición 5. Noviembre, 2022

Acerca de la asociación

Objetivos

La **Academia de Historia de la Aeronáutica y el Correo Aéreo de 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 SANSÁ
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, directivo del CETAC.
Sr. Frank Privette. Exgerente KLM, gerente general Aeromar.
Sr. Rafael Fioravanti, técnico en comunicaciones aeronáuticas, jubilado.
Sra. Sylvia Escalante, especialista en relaciones intergubernamentales.

Sr. Luis Brenes F. Ejecutivo de aviación y consultor aeronáutico, jubilado.

Cap. Francisco Lépez, piloto comercial e instructor

Expresamos nuestro agradecimiento a la asociada Mariela Romero Z., ML., por su revisión a este Boletín.

Editorial

Anteriormente hemos publicado los boletines de forma mensual; sin embargo, con la edición 5 hemos tenido una demora imprevista de dos meses. Esto se debe a que la preparación de las colecciones para los museos físico y virtual nos han consumido todo el tiempo del cual disponemos para el proyecto de la Academia. Elaborar las reseñas, retocar las fotografías cuando es necesario, clasificarlas y editarlas es un proceso muy laborioso, aunque igualmente satisfactorio.

La preparación de todo este material se debe a nuestro deseo de que el museo físico tenga una muestra representativa, aunque limitada por razones de espacio y costo, de la historia de la aviación y del correo aéreo en Costa Rica. El museo virtual nos permite recopilar y exhibir una cantidad aún más grande de fotografías y documentos. Aunque se inaugurará el 8 de diciembre, el museo virtual es un proyecto sin fin, pues continuamente se irá agregando material gráfico, tanto de nuestras colecciones como todos aquellos aportes hechos por personas que quieran colaborar con el museo.

En estos últimos meses hemos tenido un importante logro: finalmente obtuvimos la inscripción de la asociación ante el Registro Público, como un ente sin fines de lucro. Además, nos otorgaron la cédula jurídica, con lo cual se formaliza la constitución de la Academia. Como si fuera poco, estamos estrenando un logotipo, con el propósito de lograr una mayor identificación en nuestras actividades.

El número de asociados ya casi alcanza los 50. Es importante aclarar que nuestra idea no es tener una gran cantidad de asociados, sino solo aquellos que tengan un interés genuino en preservar la historia de la aviación y el correo aéreo en Costa Rica, independientemente de su ocupación actual. Actualmente existen varias agrupaciones para la defensa de los intereses de la industria o para compartir la afición a la aviación, que son más apropiadas para desarrollar los intereses de un mayor número de personas. No obstante, nuestra asociación es más especializada y, por lo tanto, atractiva para un grupo más reducido, aunque su labor de divulgación se oriente a un público más general.

De esta manera, es posible afirmar que en los once meses transcurridos desde la fundación hemos logrado consolidar, con el aporte de todos los asociados, los objetivos iniciales propuestos. El próximo año entraremos en una etapa más participativa y satisfactoria para todos.

A propósito de la divulgación, nos han preguntado si pueden compartir la *AeroGaceta* con personas no asociadas. La respuesta es afirmativa, pues así contribuimos a compartir información con quienes tengan interés en los temas históricos, pero no necesariamente pueden o quieren estar en la Academia. El boletín está hecho en un formato PDF, para que en principio no pueda ser alterado.

Cuando compartimos información por Internet es necesario citar siempre la fuente correspondiente, en particular del material gráfico. Es un asunto de cortesía y consideración, así como de seriedad, reconocer el origen de donde se obtuvo el material. A veces, particularmente en el caso de las fotografías, por su antigüedad se desconoce el autor, pero al menos podemos indicar de cuál colección forman parte.

Noticias

Museo digital

El 8 de diciembre estaremos inaugurando el museo digital. La dirección para ingresar es www.museoaeronauticocr.com, a partir de esa fecha. Allí se exhibirá una mayor cantidad de fotografías, documentos y videos, en comparación con lo que podremos encontrar en el físico. Está estructurado de modo que pueda agregarse continuamente material histórico, según se vaya encontrando y catalogando. Es un proyecto que contribuirá con la conservación de la memoria histórica del país, en el área del desarrollo de la aeronáutica y el correo aéreo en Costa Rica.



Museo físico

Hemos pospuesto la fecha de apertura del museo físico hasta el primer trimestre del próximo año. Esto se debe a que hay gran cantidad de material fotográfico y físico por preparar, y requiere tiempo para hacerlo. A continuación les enseñamos una muestra de los exhibidores que ya están listos, diseñados por el señor Paulo Alcázar, de Jiménez y Tanzi, e impresos ahí.





Marius Terce 1889-1979



Marius Terce-1913








Marius Terce nació el 4 de abril de 1889 cerca de Toulouse, Francia. Desde joven fue aficionado a los automóviles y motocicletas. En 1908 se enlistó como voluntario en el ejército francés, hasta 1911. En 1910 ingresó en las escuelas de aviación Deperdussin en Etampes y Pau, en donde obtuvo su licencia de piloto en un avión Deperdussin el 8 de noviembre de 1912, la número 1135. En 1913 participó en varios eventos de aviación en Francia, como el torneo de la Copa Michelin, y ese mismo año hizo varios vuelos de exhibición en el norte de España.

Fue contratado por la Comisión de Fiestas de Costa Rica para venir a hacer unos vuelos durante las fiestas cívicas de fin de año de 1913. El 18 de diciembre hizo un vuelo de prueba y el 21 un vuelo de demostración para el Presidente, don Ricardo Jiménez, ambos con todo éxito. Sin embargo al despegar de La Sabana en el primer vuelo oficial de exhibición el 31 de diciembre de 1913 el avión Deperdussin se desplomó y se destruyó completamente, sufriendo Terce graves heridas. Después de varias semanas de cuidados intensivos en el Hospital San Juan de Dios se recuperó.

Se hizo una colecta popular y se reunió el dinero para comprarle un avión Deperdussin modelo TT, con un motor más potente, que se trajo de Francia, y se bautizó con el nombre de "Costa Rica". El 20 de marzo de 1914 hizo un vuelo de prueba y el 28 de marzo fue la ceremonia de entrega y bautizo e hizo un vuelo con todo éxito. En abril hizo varios vuelos en Oroquieta y Puntarenas y transportó al primer pasajero en volar en Costa Rica. Posteriormente hizo otros vuelos de exhibición en Limón y a finales de abril se fue a Panamá y luego a otros países de Centroamérica, y regresó a principios de Junio a su patria.

Durante su estadía en Costa Rica el joven Tobias Bolaños entendió que si iba a Francia Terce le enseñaría a volar. Al llegar Bolaños a París en junio de 1914, encontró que Terce no podía entrenarlo, lo cual le causó un profundo resentimiento y se vio obligado a ingresar a la legión extranjera para poder subsistir y luego a la escuela de aviación militar en Pau, en donde tuvo un grave accidente poco antes de graduarse de piloto, por lo que se le amputó una pierna.

Terce había regresado a Francia en junio de 1914, solo unos pocos días antes de Bolaños, y efectuó algunos vuelos de exhibición en Toulouse y Luchon. El 11 de agosto de 1914 se dio en Francia la orden de movilización general al estallar la Primera Guerra Mundial y al día siguiente, 2 de agosto, Terce ingresó nuevamente al ejército, al 3er grupo aeronáutico en Lyon. Allí voló varios tipos de aviones como Caudron, Morane, Voisin, Nieuport y Farman. A finales de 1914 contrajo fiebre tifoidea y estuvo hospitalizado hasta febrero de 1915. En 1916 y 17 se le asignaron tareas de entrenamiento de pilotos y vuelos de reconocimiento. En 1915 al terminar la guerra fue dado de alta, y desde entonces dejó de volar, aunque mantuvo su interés en la aviación. Se dedicó entonces al automovilismo y motociclismo deportivo hasta 1965.

Terce falleció en Toulouse el 6 de setiembre de 1979. Es considerado uno de los pioneros de la aviación en Francia, y en Costa Rica fue el segundo piloto en volar en nuestro país, y el primero en transportar pasajeros. Una calle de Toulouse lleva su nombre para honrar su memoria.



Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica
Ident.: MACACR 008
Descripción: Tobias Bolafios con sus padres y hermanos, ca. 1913
Fotografía: Desconocido
Colección: My Heritage



Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica
Ident.: MACACR 007
Descripción: Tobias Bolafios, primera foto pública, ca. 1914
Fotografía: Desconocido
Fuente: La Esfera, 17 set. 1914
Colección: J. Giral



Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica
Ident.: MACACR 009
Descripción: Tobias Bolafios en su uniforme de piloto, ca. 1914
Fotografía: Desconocido
Fuente: La Esfera, 17 set. 1914
Colección: J. Giral



Tobias Bolafios Palma
1914
Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica
Ident.: MACACR 023
Descripción: el uniforme de la infantería francesa, 1914
Fotografía: Desconocido
Fuente: Marta Zamora
Colección: J. Giral



TERRA DE ALDAS 1914
1914-1915

Tobias Bolafios Palma nació en el pueblo de San Lorenzo de Heredia el 17 de octubre de 1914 en un hogar humilde, pero con grandes esperanzas. Sus padres, don Juan Bolafios Palma y doña María Palma, le dieron un nombre que significaba "el que trae buenas noticias". Desde niño, Tobias mostró un interés especial por el vuelo y la aviación. A los 10 años, ya estaba leyendo libros sobre aviones y aprendiendo a volar en un globo que su padre le había comprado en un viaje a París. En 1914, cuando tenía 17 años, se alistó en el ejército francés y se convirtió en piloto de guerra. Durante la Primera Guerra Mundial, Tobias Bolafios Palma demostró un gran valor y coraje. Fue herido en combate y recibió varias medallas por sus acciones heroicas. Después de la guerra, regresó a Costa Rica y se dedicó a la aviación civil. Fue uno de los pioneros de la aviación en el país y fundó la primera línea aérea nacional. Tobias Bolafios Palma murió el 17 de octubre de 1984, a los 70 años de edad. Su legado es el Museo Aeronáutico y del Correo Aéreo de Costa Rica, que honra su memoria y enseña a las nuevas generaciones sobre la historia de la aviación en el país.

ALUMNOS DE HISTORIA Y GEOGRAFÍA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

pr

de

Alf

Mo

de

23

alg

un

alg

unos

de

ex

Sol

un

ligo

a

Costa

Ric

Am

erica

, en

un

avio

estr

con

tra

ab

en

L

des

ona

del

espe

cial

de

ca

mba

da

la

hice

ce

Asi

as

del

Avi

as

del

he

no

, por

lo

que

dis

gus

ten

des

pués

el

avio

, fue

Pa

de

ca

ber

, en

un

pa

Su

lo

de

1

De

ce

de

19

Inscripción de la Asociación en el Registro Público

Después de un largo proceso, nuestro asesor legal, el Lic. José A. Giralt F., finalmente logró inscribir a la Asociación de la Academia en el Registro Público. El número de cedula jurídica es **3-002-863565**. Se trata de un hecho muy importante, pues al estar oficialmente inscrita y constituida de manera legal como una asociación sin fines de lucro, es posible comenzar las gestiones de cooperación con instituciones oficiales y privadas.

Logotipo de la Asociación

En esta edición aparece el logotipo diseñado por don Pedro Alvarado para uso de la Asociación y para distinguirlo del usado en el museo. Él buscó integrar los elementos de correo aéreo, aviones y el edificio histórico de La Sabana.



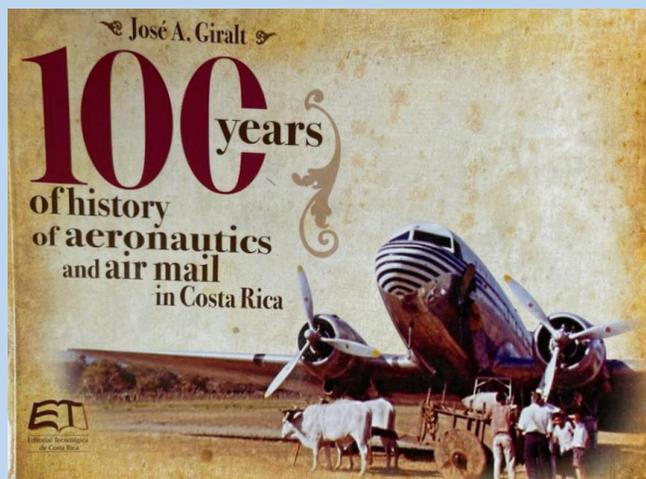
Próxima rifa

La rifa del DC-3 de Aerovías Cariari y de un B747 de UPS, ambos muy amablemente donados por el comandante José Pablo González, la ganó el señor Jorge Paul Larios. Él ya recibió los modelos, que fueron entregados por don Carlos Mazzali, vocal fundador de la Asociación.



Señor Jorge Paul Larios, ganador de la rifa del DC-3 y B-747.

En diciembre estaremos rifando un bello modelo en metal, a escala 1:48, de un F-5N Night Hellcat (donado por el Lic. Carlos Sáenz), una taza con nuestro logotipo y un libro sobre los 100 años de historia de la aviación en Costa Rica. Los fondos que se recauden serán destinados a los gastos del museo físico. El número cuesta solamente ₡2000.



Anécdotas e historias

A continuación les presentamos una ilustrativa conversación de nuestro chat, acerca de la denominación de *capitán* y *comandante*, muy propia de Costa Rica:

[6:43 p. m., 6/11/2022] Cap. Alberto Camacho: Para el análisis...

[6:43 p. m., 6/11/2022] Cap. Alberto Camacho: En instancias como LACSA y la misma APPA a partir de la incorporación del BAC 111-400 (en ese momento, año 1967), se hacía la "diferencia" entre COMANDANTE y CAPITAN. En estos dos casos en particular me llama poderosamente la atención ya que, hasta donde yo sé, don Manuel Rivera era COMANDANTE al igual que don Raúl Velazco. La diferencia???? : Uno voló el BAC y el otro no. Se solía brindar un reconocimiento a los CAPITANES (hasta esa fecha de DC-6 B) que eran certificados en BAC de COMANDANTES, siendo esto conceptualmente erróneo.

[6:49 p. m., 6/11/2022] Cap. Alberto Camacho: Saludos don José, hasta donde entiendo fue en LACSA. Se implementó cómo una distinción a los CAPITANES chequeados en BAC -111

[6:50 p. m., 6/11/2022] Cap. Alberto Camacho: Conceptualmente es lo mismo

[6:51 p. m., 6/11/2022] Cap. Alberto Camacho: Tanto el CAPITAN como el COMANDANTE deben ocupar la silla izquierda

**[7:33 p. m., 6/11/2022] Com. José Pablo González G.: Cuando llegó el BAC1-11, el salario para los copilotos era el 70% del Capitán. Este salario era superior al de los Capitán en el DC6. Consecuentemente, por dinero, los capitanes del DC6 se calificaron como copilotos del BAC. Y varios copilotos del DC 6 se calificaron como Capitanes del DC6. En ese proceso, personalmente, fui promovido de Capitán del Curtis C46 a Capitán del DC6
Por este proceso los capitanes del BAC se nombraron "COMANDANTES"**

[7:36 p. m., 6/11/2022] Cap. Alberto Camacho: Excelente don José Pablo, saludos.

[6:25 a. m., 7/11/2022] Com. José Pablo González G.: Eso se acabó cuando cada piloto regreso a su posición y, satisfechos los “egos”, Capitán y Copiloto...



Asociación Profesional de Pilotos Aviadores (APPA)

Comunica el fallecimiento de nuestros compañeros:

Cap. Manuel Rivera I.
Com. Raúl Velasco R.

Acaecida recientemente.
Paz a sus restos y nuestras más sentidas condolencias
a sus apreciables familias.

A la vez rinde homenaje póstumo a:

Cap. Román Macaya L.
Cap. Guillermo Núñez U.
(Macho Núñez)

Pioneros de la Aviación Costarricense

En recuerdo de todos los pilotos costarricenses fallecidos, se invita a familiares y amistades a la Misa que se oficiará, el próximo lunes 28 de junio, a las 7:00 p.m. en la Capilla de la Virgen de Loreto (Patrona de los Pilotos).

Historias para ser contadas.

(Continuación del libro del Com. José Pablo González. Las páginas 1 a 27 se publicaron en ediciones anteriores de la *AeroGaceta*. El libro completo estará

disponible en la Biblioteca del Museo Virtual).

EL CURTIS C 46

El avión Curtis C46, fue diseñado por el ingeniero George A. Page Jr., 'Chief Aircraft Designer' de la fábrica de aviones CURTIS-WRIGHT bajo la designación de Curtis CW 20 en el año de 1937. Era la intención diseñar un avión con nuevos estándares de rendimiento capaces de competir en la aviación comercial con el Douglas DC-3, que en esos momentos dominaba ampliamente en el transporte de pasajeros y carga.

Sería el primer avión comercial presurizado, con un novedoso diseño del fuselaje en 8 o "Double Bubble" para facilitar la presurización de la cabina superior de pasajeros y amplios compartimentos de carga en la parte inferior, con el piso a manera de división para reforzar y asegurar la cabina de pasajeros presurizada.

Se analizó la opción de 4 motores versus 2 motores, siempre que hubiera disponibilidad de motores que dieran el rendimiento requerido. Finalmente se usaron 2 motores WRIGHT R2600 TWIN CYCLONE radiales con una potencia de 1600HP con hélices CURTIS ELECTRIC de 4 aspas. Sería un avión convencional (con rueda de cola) y doble timón direccional (Twin Tail)

Al mando del piloto de prueba Eddie Allen, con la matrícula NX 19436, el avión hace su primer vuelo el 26 de marzo de 1940. Posteriormente, para mejorar el control direccional, se cambia el diseño de la cola para un solo estabilizador vertical y timón direccional. Para un mejor rendimiento se usan los nuevos motores PRATT & WHITNEY R2800 con 2000HP y se cambian las hélices eléctricas que dieron mucho problema, por las hélices HAMILTON ESTÁNDAR de 3 aspas.

A pesar de mejorar la capacidad de carga en un 45% sobre el DC3 y un 25% más de alcance, el avión no tiene mucha aceptación por las líneas aéreas por su alto consumo de combustible y el costo de mantenimiento, además nunca se llegó a completar el sistema de presurización. Varias aerolíneas firman carta de intención pero ninguna hace oferta firme de compra. Solamente EASTERN AIRLINES firma una opción de compra por la versión civil CW-20E pero la cancela en 1945.

Para ese entonces estalla la Segunda Guerra Mundial y el Curtis CW20 se convierte en una versión militar para la Fuerza Aérea y la Marina de los Estados Unidos. Su nueva designación se conoce como el C46 Commando o C46-CU. Las tripulaciones de vuelos lo llamaban "The Whale" y también "Curtis Calamity"

Durante la Segunda Guerra el C46 se hace famoso en la operación de abastecimiento a China, la cual había sido invadida por los japoneses y estaba prácticamente incomunicada para recibir toda clase de abastecimiento civil y militar. Se estableció la ruta China – Burma – India conocida como "The Hump", sobre volando las montañas del Himalaya. Aquí el C46 se ganó su gloria y reputación operando en una de las condiciones más adversas del mundo y colaborando en la victoria final de las fuerzas aliadas.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial algunas pocas compañías lo usan para el transporte regular de pasajeros, pero a muy corto tiempo los dedican exclusivamente al transporte de carga. Tomando en cuenta las diferentes versiones, se construyeron un total de 3181 aviones y se termina la producción en 1946.

Hoy en día, 75 años después, todavía se encuentran volando algunos C-46 en su versión carguera en Alaska, Asia, África y América del Sur.

Para su época, fue un gran avión, difícil de volar. Los pilotos que lo volamos debemos sentir nostalgia, orgullo y satisfacción...



Curtis C46

EL C46 EN LACSA – UNA HISTORIA OLVIDADA



C46 posiblemente en Upala

LACSA, Líneas Aéreas Costarricenses, S.A., fue fundada el 5 de octubre de 1945 y el primer vuelo se realizó en junio de 1946 con aviones Douglas DC3. Inicialmente se dedica al servicio local de pasajeros y carga. En 1947 se inicia un servicio de pasajeros internacional a la ciudad de Mangua, Nicaragua como vuelos "especiales" dedicados al turismo local y un servicio de carga a La Habana, Cuba. Fueron años difíciles pues la compañía enfrentaba una apremiante situación económica por lo que se decide complementar los servicios locales con vuelos internacionales de pasajeros y carga en busca de una mejor rentabilidad.

En 1949 la compañía adquirió dos aviones Curtis C-46: TI 1007C y TI 1008C, más tarde el TI 1009C y TI 10010C, este último en configuración exclusiva para carga. Estos aviones, como complemento a los DC-3, se incorporaron al servicio local desde el Aeropuerto de La Sabana a Palmar Sur, Golfito y Parrita, Nicoya, Santa Cruz y Cañas en Guanacaste, además de Upala y Limón. Tenían capacidad para 50 pasajeros y aproximadamente 10.000 libras como cargueros. Dos compartimientos para carga en la parte inferior de la cabina de pasajeros le daban flexibilidad para el equipaje y carga adicional. Prácticamente duplicaban la capacidad de los Douglas DC-3 con un mejor rendimiento y mayor alcance.

En 1950, con los DC-46 se inició un vuelo semanal de pasajeros a la ciudad de México en la modalidad de vuelos especiales, así como un servicio exclusivo de carga diario a Miami y de pasajeros vía La Habana. Posteriormente, los vuelos a México se hicieron regulares de itinerario vía San Salvador y se extendió la red de rutas hasta Panamá.

Una historia olvidada. No se ha reconocido lo que significó para LACSA la llegada del Curtis C-46 pues abrió la posibilidad para que LACSA se proyectara a nivel internacional en las rutas de pasajeros y carga. Así mismo, no se ha reconocido justamente el mérito de las tripulaciones que en las condiciones más adversas, sin reportes de tiempo, sin facilidades de navegación y comunicaciones deficientes, al mando de estos aviones, lograron fortalecer y proyectar el futuro de LACSA. Este avión fue reconocido cariñosamente como "el Burro" o "El C CUA"; un gran avión, muy difícil de volar. Hoy podríamos estar aproximándonos a Golfito "por la montaña" o en final corto en Upala o Parrita a 80 MPH o aterrizando en El Coco a 120 millas con 30 o 40 millas de viento cruzado. El vuelo de San José a Miami era aproximadamente de 6:00 hrs. No había pronóstico del tiempo en ruta. No había ayudas a la navegación. Y mejor que no se te olvidara la capa plástica, que puesta al revés, nos protegía del agua de lluvia que, cuando entrábamos en mal tiempo, se metía a la cabina por la ventana corrediza lateral.

Eran otros tiempos...



C46 en Limón – Persona descansando no identificada

MANTENIMIENTO EN SANTA CRUZ



Los motores convencionales Pratt & Whitney, que se usaban en el Douglas DC-3, así como en el Curtis C46, tenían un sistema de ignición con dos magnetos (izquierdo y derecho) que alimentaban, respectivamente, una de las dos bujías en cada cilindro. Como rutina normal, antes de los despegues había que “rodar” los motores y probar los magnetos. Se aceleraba cada motor a presión ambiente (aproximadamente 30 pulgadas a nivel del mar) y se chequeaban los magnetos. Capitán y Copiloto, cada uno en su lado correspondiente. El Capitán accionaba el interruptor de ignición y seleccionando los magnetos decía: derecho, ambos / izquierdo / ambos. A la vez, se asomaba por su ventana y comprobaba que el tubo de escape, en el C46 o el cobertor del motor (cowling) en el DC3, no vibrara. El otro piloto, en el panel de instrumentos, confirmaba que en el indicador de revoluciones por minuto se perdieran aproximadamente 50 RPM, pero nunca más de 100 RPM. Los sistemas de estos aviones eran muy sencillos y elementales y consecuentemente tenían pocas fallas. Sin embargo, lo que sucedía con cierta frecuencia eran problemas de ignición, generalmente causados por fallas de las bujías o del cable de alta tensión, entre el distribuidor y el cilindro.

En una oportunidad, en un C46 en Santa Cruz de Guanacaste, tuvimos una falla de ignición y fue necesario que mandaran otro avión de San José con mecánicos y repuestos. La técnica para saber cuál era el cilindro con problemas, era muy sencilla. Rodábamos el motor para que se calentara, lo apagábamos y el mecánico, de inmediato, se subía en un stand o escalera y con un trapo húmedo, o con una pistola de agua tocaba los cilindros o les aplicaba un choro de agua. El cilindro que no respondía estaba "frío" y era el causante del problema. La mayoría de las veces, un cambio de bujías o de los cables de alta tensión, resolvía la situación.

En la parte central y delantera las hélices tienen un cilindro que es parte del sistema de regulación y perfilamiento. Usa parte del aceite de lubricación del motor y por lo tanto se calienta considerablemente. En esta oportunidad, para aplicar el procedimiento, resultó que el stand no era suficientemente alto. Rodamos el motor y uno de los mecánicos se subió al stand y el otro compañero, muy amablemente, le dio un empujoncito para que quedara sentado, a horcajadas, sobre el cilindro de la hélice, con un pequeño inconveniente: **estaba hirviendo**. El pobre mecánico, no tenía adonde apoyarse y no le quedó más remedio que abrazarse a una de las aspas de la hélice y gritar pidiendo auxilio. Eventualmente pudimos ayudar al mecánico. Nadie se ofreció voluntario para examinarle las "partes" dañadas. Idiay, ¿y el avión? El avión fue reparado y regresamos a San José.



Hélice Hamilton Standard en un Douglas DC3

UN VUELO POCO COMUN

Hago este relato dedicado a las tripulaciones que hoy día vuelan los aviones con la última tecnología, para recordarles que no todo el tiempo fue así de fácil.

Hace tanto tiempo, que me es difícil precisar la fecha con exactitud. Si mal no recuerdo, corrían los primeros años de la década de los sesentas. Después de haber cumplido con los vuelos locales de ese día, caminando por la rampa del aeropuerto de La Sabana, me dirigí a la oficina de Operaciones y Programación de Vuelos, en ese entonces localizada en una pequeña oficina, de dos plantas, exactamente en frente de lo que es hoy la Soda Tapia. Ahí estaba Alberto "El Negro" Torres, encargado de la programación de vuelos. Nos saludamos y me preguntó que si quería ir en un vuelo especial para llevar 50 marineros de Grand Cayman a San Francisco de California.

El vuelo estaba programado para la semana siguiente y seríamos dos tripulaciones: el Capitán Johnny Victory con Walter Steinvorth y el Capitán Manuel Rivera y yo como copiloto. Fernando Guillén era el sobrecargo y nos acompañaría Herberto "El Pipa" Calvo de mantenimiento. El avión asignado era el TI 1008C, un Curtis C46 de pasajeros que era el único que tenía piloto automático (Giroscópico / Hidráulico). En la parte trasera de la cabina de pasajeros, tenía un escusado y un pequeño "Galley" con espacio limitado para 2 termos para agua y 2 para café, suficiente para las necesidades de los vuelos locales. A un lado del Galley había un espacio disponible que se usó para los botes salvavidas.

Previamente los tripulantes nos reunimos para revisar y preparar los manuales JEPPESEN y cartas de ruta. El vuelo sería de Grand Cayman a Nueva Orleans (4:15 hr), de Nueva Orleans a El Paso, Texas (4:20 hr) y de El Paso a San Francisco, California. (5:00 hr). El C46 tiene una capacidad de combustible para 1400 galones, distribuida en tres tanques en cada ala que le daban una autonomía aproximada de 6:00 horas (1200 millas). Para las comunicaciones tenía **un solo radio de VHF con 5 frecuencias:** 118.1 Torre de Control, 119.6 Control de Aproximación, 121.5 Frecuencia Universal de Emergencia, 121.9 Control de Superficie y 126.9 para Comunicaciones en ruta. Un radio de HF para comunicaciones de largo alcance en ruta y para la navegación, 2 ADF's (Automatic Directional Finder).

El día anterior al vuelo de Grand Cayman a Nueva Orleans, salimos del Aeropuerto de La Sabana para Grand Cayman, aproximadamente a las 4:00 de la tarde con el Capitán Johnny Victory y Walter Steinvorth. Llegamos a Grand Cayman como a las 7:30 de la noche

y nos fuimos directamente al Sea View, que era el único hotel en Grand Cayman. Después de unas pocas horas de sueño nos levantamos, pues estábamos programados para salir a la 6 de la mañana, con nuestros pasajeros, para la primera ruta de Grand Cayman a Nueva Orleans. Esta ruta nos correspondió volarla al Capitán Rivera y a mi como copiloto. Fuimos aterrizando en Nueva Orleans como a las 11 de la mañana.

Nos abastecimos de combustible y estábamos listos para la próxima ruta que le correspondió volar al Capitán Victory y a Steinvorth. Salimos como a las 12 mediodía de Nueva Orleans para El Paso Texas, nuestra próxima parada; un vuelo de 4:20 horas. Empezando el descenso nos notificaron que en el Aeropuerto de El Paso había una tormenta de arena con fuerte viento cruzado y la visibilidad reducida a 2 millas, una condición característica del lugar por su localización en el desierto. La única alternativa era un descenso ADF, que era la única ayuda de radio navegación que teníamos en el avión.

Han pasado muchos años, pero nunca me olvidaré, con el Capitán Rivera y yo parados en la cabina, ver al Capitán Victory, con la carta JEPPESEN en sus regazos, hacer un procedimiento ADF impecable y un aterrizaje perfecto con fuerte viento cruzado, en medio de aquella tormenta de arena. No fue sorpresa, ese era Johnny Victory.

Nuevamente nos abastecimos de combustible y alimentos para la próxima jornada de aproximadamente 5:00 horas de El Paso a San Francisco, nuestro destino final. Nos correspondió volarla al Capitán Rivera y a mi como su copiloto.

En la Oficina de Operaciones fuimos a llenar el plan de vuelo, había dos opciones: el Capitán Rivera sugería la ruta directa de El Paso a San Francisco, sobre volando la Sierra Nevada. La otra opción era volar de El Paso al oeste hacia San Diego y luego seguir la costa sobre Los Ángeles a San Francisco.

Afortunadamente apareció un ángel de la guarda, disfrazado de Piloto de la Fuerza Aérea, que acababa de aterrizar en un B29. Muy amable se identificó y nos preguntó si éramos la tripulación del Curtis C46 y que para dónde íbamos. Cuando le explicamos nuestro destino y la posible ruta directa nos dijo que no nos sugería esa opción, pues tendríamos que sobre volar la Sierra Nevada en un avión que no era presurizado y no tenía calefacción de cabina ni sistemas de deshielo. Siguiendo su consejo, decidimos proseguir vía San Diego.

Fue toda una odisea, en medio de aquella tormenta de viento y arena, subirse al ala del avión a comprobar el combustible y el aceite de los motores. Salimos de El Paso hacia San Diego

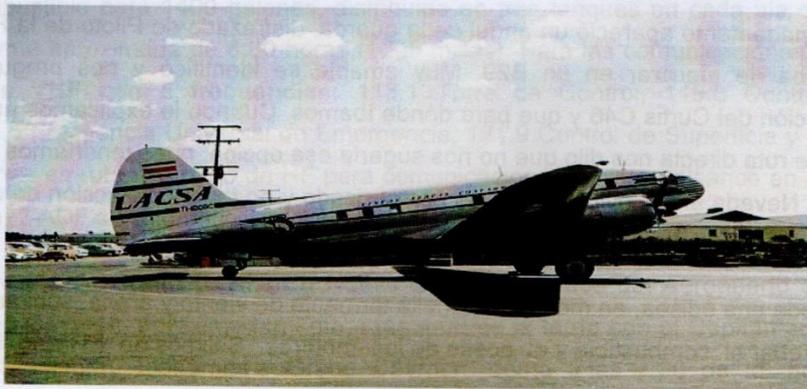
ascendiendo para una altura de crucero de 8.000 pies. El tiempo estaba despejado, pero al sobre volar el desierto de Arizona, por la convección térmica, encontramos turbulencia de moderada a fuerte, al punto que las tripulaciones nos teníamos que turnar para volar el avión a mano. Los pasajeros, que eran todos marineros, estarían acostumbrados a esta condición y no dieron ningún problema.

Finalmente, llegando a San Diego se calmó la turbulencia. Pasamos San Diego y proseguimos a lo largo de la costa de California, sobre volando la ciudad de Los Angeles y finalmente San Francisco. Por la diferencia de hora, ya empezaba a anochecer y era todo un espectáculo ver aquel mar de luces de Los Angeles y las múltiples ciudades de la costa Oeste de Estados Unidos hasta nuestro destino de San Francisco. Cuando aterrizamos en San Francisco, teníamos aproximadamente 16:00 horas de haber despegado de Grand Cayman. Al día siguiente, libres en San Francisco salimos a conocer y disfrutar de esa bella ciudad.

El regreso fue un vuelo de traslado, sin pasajeros. Repetimos la misma ruta, con la diferencia que de Nueva Orleans volamos a Miami, donde otra tripulación voló el avión a San José. En todo este vuelo, el único incidente, fue causado por una pequeña fuga hidráulica en una línea del piloto automático, que caía detrás del panel de instrumentos y casi sobre mis pedales de vuelo. Una lata vacía de jugo de naranja, colocada debajo del panel fue la solución inmediata, hasta su reparación en Nueva Orleans.

Después de un día de descanso en Miami, los tripulantes volamos como pasajeros en el CONVAIR 340 de regreso a San José para incorporarnos nuevamente en la rutina de nuestros vuelos.

Hasta donde me acompañe la buena suerte, soy el único sobreviviente de esta tripulación.



LA FLOTA DE BAC ONE ELEVEN DE LACSA

Por José A. Giralt

Los BAC One Eleven Serie 500



En la edición anterior presentamos una descripción de los dos BAC One Eleven Serie 400, el TI 1056C y TI 1055C de LACSA. A continuación describimos los aviones de la serie 500.

TI 1084C "Miravalles", TI LRF "Miravalles", TI LRL "Arenal"

BAC ONE ELEVEN SERIE 500

El éxito que LACSA había tenido al entrar a la era del jet con el BAC ONE ELEVEN Serie 400 hizo que la aerolínea ordenara un avión de mayor capacidad, de la Serie 500.

El TI 1084 C fue el primer avión de esta serie que se unió a la flota, con una capacidad de 99 pasajeros. Este avión había estado matriculado previamente como G-AYWB. Fue alquilado a la BAC por LACSA en marzo de 1972 y después fue comprado para operar sus rutas de San José a México, Miami y Suramérica.

El TI 1084C fue entregado por la fábrica con la raya azul a lo largo del fuselaje, encima blanco, abajo gris y el símbolo de la carreta en la cola. Sin embargo, la aerolínea poco después pasó por un cambio de imagen, por el

cual la rueda de carreta fue estilizada y sobreimpuesta en un símbolo azul parecido a un "boomerang". La raya azul se retuvo durante algunos meses y el TI 1084C voló por un tiempo con esas marcas. Más tarde el avión pasó por su tercer cambio de marcas, al sustituirse la raya azul por una roja. Los símbolos del boomerang y de la carreta se mantuvieron.

El 22 de diciembre de 1973 el sistema de registro de aeronaves en Costa Rica fue cambiado a designadores de letras en vez de números, y el registro del avión pasó a TI LRF, con lo cual mantuvo su nombre original de "Miravalles", uno de los volcanes de Costa Rica.

Al aterrizar en el Aeropuerto Internacional de El Coco en 1975 después de un vuelo a Miami, el avión sufrió daños en su tren de aterrizaje al golpear fuertemente el borde de la pista en la cabecera. Ni los pasajeros ni la tripulación sufrieron daños. La aeronave fue reparada y su matrícula se cambió a TI LRL; su nombre cambió al de otro volcán: "Arenal".

El avión fue alquilado a CAYMAN AIRWAYS LTD., que en ese entonces era una subsidiaria de LACSA, y posteriormente CAL lo compró en noviembre de 1979 y lo renombró como VR CAB "Cayman Progress". Esta aerolínea lo vendió a BRITISH ISLAND AIRWAYS en 1984 y luego fue matriculado en Inglaterra como G-AYWB.



THIS AIRCRAFT REGISTRATION MARKINGS TI-1084C
MANUFACTURERS CONSTRUCTORS SERIAL NO 237 IS THE
PROPERTY OF LLOYDS ASSOCIATED AIR LEASING LTD
OF LONDON ENGLAND IS HELD UNDER A LEASE AGREEMENT
OF 27 APRIL 1971 BY LINEAS AEREAS COSTARRICENSES. SA



ESPECIFICACIONES:

BAC ONE ELEVEN TI 1084C, TI LRF, TI LRL

SERIE 531

Número de serie de fábrica: 237.

Dimensiones:

Envergadura	93 pies 6 pulgadas
Largo del fuselaje	97 pies 4 pulgadas
Altura	24 pies 6 pulgadas
Área del ala	1.031 pies cuadrados

Pesos:

Peso máximo de despegue	91.000 lbs
Peso máximo de aterrizaje	84.000 lbs
Peso máximo a cero combustible	78.000 lbs
Peso máximo útil	24.000 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:

2.165 millas

Carrera de despegue a nivel del mar 7.300 pies

Distancia de aterrizaje al nivel del mar 4.800 pies

Motores: dos Rolls Royce Spey 512-14W

Configuración: 99 pasajeros, piloto, copiloto y 4 personas de servicio de cabina.

TI 1095 C "Poás", TI LRI.

Este segundo jet de la serie 500 de los BAC 111 se unió a la flota de LACSA en noviembre de 1972, junto con un avión gemelo, el TI 1096C.

Con una flota de tres aviones jet, LACSA se abocó a una expansión mayor de su sistema de rutas, al añadir vuelos a Cartagena, Maracaibo y Caracas. Un esfuerzo más agresivo de mercadeo se acompañó de un cambio de imagen, y el TI 1095C fue entregado por la fábrica BAC con el nuevo emblema en la cola, la rueda de carreta modernizada sobrepuesta en un "boomerang" azul, con el fuselaje con una raya azul a la altura de las ventanas y con la parte de arriba blanca y la de abajo gris claro. Posteriormente, la raya azul fue reemplazada por una roja.

En 1973, la matrícula fue cambiada de TI 1095C a TI LRI, pues el Gobierno de Costa Rica varió su sistema de registro de caracteres numéricos a letras.

Durante un vuelo de entrenamiento en el Aeropuerto de Collier, en la Florida, el 26 de setiembre de 1978, la aeronave sufrió daños en la parte inferior del fuselaje debido a un aterrizaje no intencional con las ruedas arriba. No había pasajeros a bordo y la tripulación no sufrió ningún daño. El avión fue llevado a la BAC para su reparación y se reincorporó a la flota de LACSA.

En 1979, en coincidencia con la compra de los Boeing 727, la empresa pasó por un cambio de imagen mayor, y consecuentemente se cambiaron las marcas de este BAC a la bandera de Costa Rica pintada en la cola, así como una raya azul a lo largo del fuselaje, que estaba pintado blanco en su parte superior y gris en la inferior. También llevaba el nuevo logotipo de LACSA.

El TI LRI efectuó los vuelos inaugurales para las nuevas rutas de la aerolínea: Guatemala, Cancún y New Orleans, en 1979. A finales de 1981 el avión fue alquilado por un corto plazo a TACA y luego fue vendido a DANAIR, que lo registró en Inglaterra como G-BJYM.



ESPECIFICACIONES:

BAC ONE ELEVEN TI 1095C

SERIE 531 FS

Número de serie de fábrica: 242.

Dimensiones:

Envergadura	93 pies 6 pulgadas
Largo del fuselaje	97 pies 4 pulgadas
Altura	24 pies 6 pulgadas
Área del ala	1.031 pies cuadrados

Pesos:

peso máximo de despegue	91.000 lbs
peso máximo de aterrizaje	84.000 lbs
peso máximo a cero combustible	78.000 lbs
peso máximo útil	24.000 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:
2.165 millas

Carrera de despegue a nivel del mar: 7.300 pies

Distancia de aterrizaje al nivel del mar: 4.800 pies

Motores: dos Rolls Royce Spey 512-14W

Configuración: 99 pasajeros, piloto, copiloto y 4 personas de servicio de cabina.

TI 1096C, TI LRJ "Barracuda", TI LRJ "Chirripó"

Este fue el tercer BAC ONE ELEVEN de gran capacidad que se unió a la flota de LACSA.

El avión fue entregado por la fábrica con las nuevas marcas de la rueda de carreta estilizada sobre el boomerang azul y con la raya azul a los lados del fuselaje, cuya parte superior estaba pintada de blanco y la inferior de gris. La raya azul posteriormente fue reemplazada por una raya roja y en 1980 se le cambiaron las marcas por el nuevo logotipo de LACSA y la bandera de Costa Rica en la cola, con una raya azul en los costados.

Por un tiempo el avión tuvo el nombre de un pez, "Barracuda", el cual fue reemplazado por el de "Chirripó", la montaña más alta de Costa Rica, y más acorde con la tradición de la aerolínea de llamar a sus aviones con nombres de volcanes y montañas.

En 1973, los designadores de registro numéricos fueron cambiados a letras, por lo que la nueva matrícula fue TI-LRJ.

El avión sirvió en todas las rutas del sistema de LACSA y permaneció a su servicio durante casi diez años.

Había sido adquirido nuevo de la BAC en noviembre de 1972, junto con el TI 1095, y fue vendido a principios de 1982 a DANAIR, la cual lo registró en Inglaterra como G-BJMV.





ESPECIFICACIONES:

BAC ONE ELEVEN TI 1096C, TI LRJ

SERIE 531 FS

Número de serie de fábrica: 244.

Dimensiones:

Envergadura	93 pies 6 pulgadas
Largo del fuselaje	97 pies 4 pulgadas
Altura	24 pies 6 pulgadas
Área del ala	1.031 pies cuadrados

Pesos:

peso máximo de despegue	91.000 lbs
peso máximo de aterrizaje	84.000 lbs
peso máximo a cero combustible	78.000 lbs
peso máximo útil	24.000 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:

2.165 millas

Carrera de despegue a nivel del mar 7.300 pies

Distancia de aterrizaje al nivel del mar 4.800 pies

Motores: dos Rolls Royce Spey 512-14W

Configuración: 99 pasajeros, piloto, copiloto y 4 personas de servicio de cabina.

BAC ONE ELEVEN TI LRK

Este fue el cuarto y último BAC ONE ELEVEN de la serie 500 que se incorporó a la flota de LACSA y permaneció en servicio desde abril de 1974 hasta noviembre de 1982.

El avión había sido vendido por la BAC a PAN INTERNATIONAL bajo la matrícula G-AZPE, la cual luego cambió a D-ALAS. Aunque el registro numérico TI 1105 había sido reservado en Costa Rica para esta aeronave, al llegar al país ya se había cambiado el sistema al alfabético y por lo tanto se designó como TI LRK.

Este avión se vendió en 1982 a DANAIR y fue registrado en Inglaterra como G-BJYL.



Foto por Bruce Drum.



ESPECIFICACIONES:

BAC ONE ELEVEN TI LRK:

SERIE 531 FS

Número de serie de la fábrica: 208

Fecha de construcción: 1972

Capacidad de combustible: 3.706. Galones US.

Dimensiones:

Envergadura	93 pies 6 pulgadas
Largo del fuselaje	97 pies 4 pulgadas
Altura	24 pies 6 pulgadas
Área del ala	1.031 pies cuadrados

Pesos:

peso máximo de despegue	91.000 lbs
peso máximo de aterrizaje	84.000 lbs
peso máximo a cero combustible	78.000 lbs
peso máximo útil	24.000 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:

2.165 millas

Carrera de despegue a nivel del mar

7.300 pies

Distancia de aterrizaje al nivel del mar

4.800 pies

Motores:

dos Rolls Royce Spey 512-14W
de 12.000 lbs de empuje.

Configuración: 99 pasajeros, piloto, copiloto y 4 personas de servicio de cabina.

Sabías que:

Msc. Carlos Sáenz Quesada.



La aerolínea Copa Airlines, una empresa de aviación líder en el continente americano en el transporte de pasajeros y de carga, celebró sus 75 años de fundación. En la ciudad de Panamá tiene su centro de operaciones, denominado Hub de las Américas. Fundada en 1947 como Compañía Panameña de Aviación, inició sus vuelos operando Douglas C-47 y su primer destino internacional fue a la capital de Costa Rica, San José. Hoy cuenta con una de las flotas más nuevas y modernas de la industria, de Boeing 737-800 NG y 737 MAX9. Presta servicio en países de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y el Caribe. Para conmemorar su 75 aniversario, la empresa se lució con un modelo retro de la pintura utilizada en los años 80.



En la Segunda Guerra Mundial, los bombarderos volaban a gran altura para no ser alcanzados por las baterías antiaéreas del enemigo. A esa altura de vuelo, los pilotos estadounidenses no podían ver claramente debido a la excesiva luz solar. Entonces el ejército encargó unas gafas con un filtro en el cristal, para reducir esas molestias. Bausch and Lomb se encargaron del trabajo y desde entonces son comunes en la historia de los aviadores...” (tomado de la *Revista Avion Revue Internacional*, agosto 2008). Los famosos Ray Ban son confeccionados por la empresa B&L, cuya fábrica se ubica en Boston, Massachusetts, EE.UU.



Un 9 de noviembre de 1891 nació en Santo Domingo de Heredia Tobías Bolaños Palma, aviador costarricense quien, ilusionado con el mundo de la aviación, se fue a estudiar a Francia y

participó en la Primera Guerra Mundial, donde fue condecorado por su valor. En su honor, el aeropuerto internacional de San José, ubicado en Pavas, lleva su nombre.



El 16 de noviembre Qantas (Queensland and Northern Territory Aerial Services), la aerolínea de Australia, celebra 102 años de su fundación. Es la tercera línea aérea más antigua del mundo aún en operación o servicio. A partir de 1935 inició sus vuelos internacionales. Vuela a más de 85 destinos y cuenta con una flota de más de 126 aeronaves. Es cofundadora de la alianza de aerolíneas Oneworld. Conecta a Oceanía con ciudades como Londres o Nueva York, y tiene vuelos directos de más 18 horas de duración.



Un 25 de noviembre de 1940 voló el prototipo del avión de Havilland DH.98 Mosquito. Un hecho inusual sobre él fue que tenía su estructura diseñada y construida casi en su totalidad de madera. Cuando se presentó en 1941, estaba entre los aviones de servicio más rápidos del planeta, propulsado por dos de los motores de pistón en línea Rolls Royce Merlin 76 V-12 refrigerados por líquido, los cuales permitían que la aeronave volara a una velocidad máxima de 407 mph en un rango de 1229 millas. La aeronave podía volar a un techo de 38 025 pies, lo que se logró con una velocidad de ascenso de 2850 pies por minuto.

Aerofilatelia



**Transporte de correo aereo
Aerovias Nacionales
Foto por R. Macaya
Colecc. J. A. Giralt**

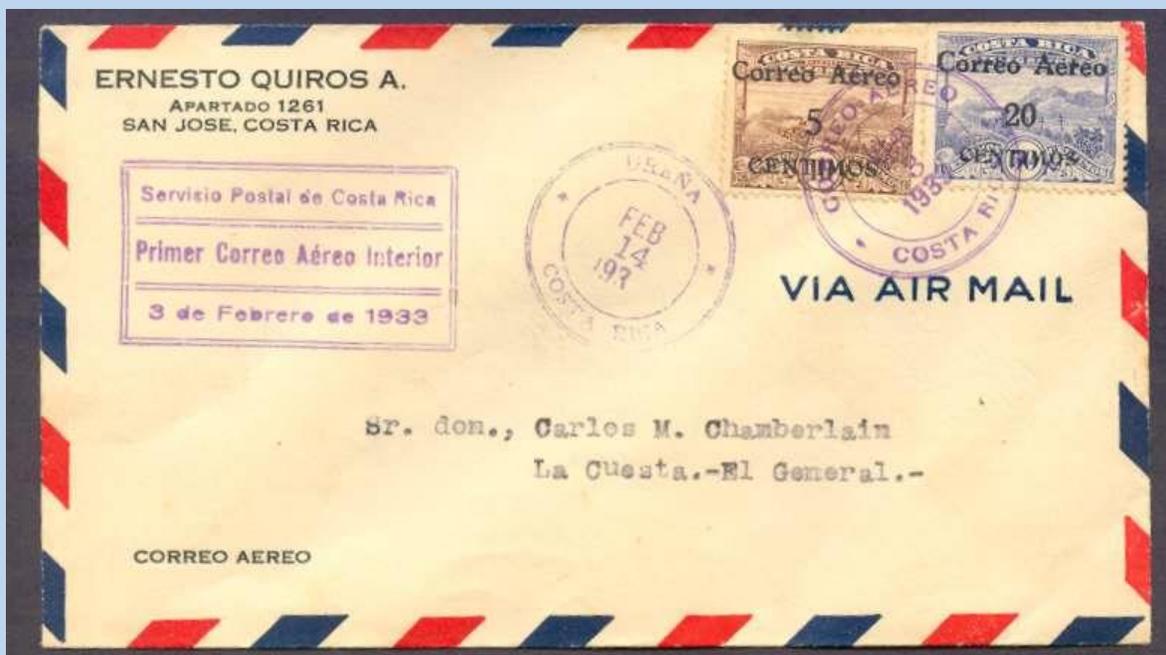


Imagen del sobre cortesía de don Alvaro Castro Harrigan.

En la edición 1 de la *Aerogaceta* (que estará disponible en la Biblioteca del Museo Virtual) incluimos un valiosísimo estudio del Dr. Carlos Sáenz, publicado en la *Revista Trimestral del Club Filatélico de San José* en 1954, llamado “Apuntes sobre los primeros correos aéreos de Costa Rica”.

Allí el Dr. Sáenz indica que para los primeros envíos aéreos locales, transportados por aviones militares de la Zona del Canal, se usaron sellos de otros propósitos con un matasellos de correo aéreo, y a partir de 1926 se empezó a usar el sello azul de 20 céntimos diseñado específicamente para el correo aéreo.

Aun así vemos que en el transporte de correspondencia interna por vía aérea comercial, iniciado por la ENTA en 1933, todavía se usaron sellos de telégrafo resellados con la leyenda de “Correo Aéreo”, como se muestra en el sobre anterior. Posteriormente se incrementó el uso de la estampilla azul de 20 céntimos para correo aéreo, con la figura de un biplano, y con el tiempo se emitirían bellísimos sellos alusivos a la aviación y a acontecimientos importantes en la vida del país.



Estampillas de telégrafo reselladas para uso en correo aéreo.



Primera estampilla diseñada específicamente para la correspondencia por vía aérea, cerca de 1926.



Estampilla de correo aéreo de 1935. Nótese el dibujo de un biplano.