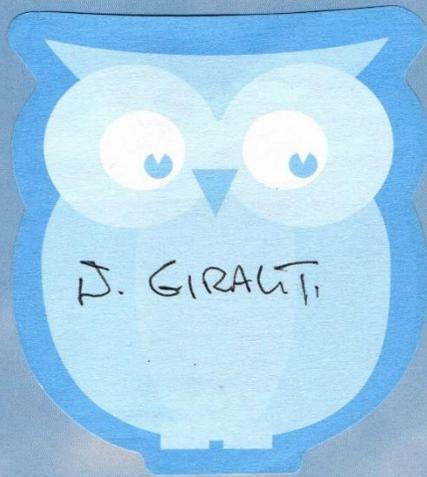


# Historias para ser contadas



*José Pablo González*

DEDICATORIA

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

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

# Historias para ser contadas

**Capitán José Pablo González**

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

2016

*J. P. G.*

## CONTENIDO

### DEDICATORIA

#### PRÓLOGO

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

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

UN POCO DE HISTORIA	11
PIONEROS	21
EL CURTIS C-49	23
EL C-49 EN LACSA, UNA HISTORIA OLVIDADA	30
MANTENIMIENTO EN SANTA CRUZ	35
UN VUELO POCO COMÚN	41
VOLCAN CONF	47
LOS TACACOS	49
CHOMBO	43
UN VUELO HUMANITARIO	46
UN ENCUENTRO CON EL DESTINO	48
UNA FECHA PARA RECORDAR	51
LA ERA DEL JET (una breve historia)	56
CÓMO Y POR QUÉ LLEGÓ EL A 320 A LACSA	60
CORTITAS	
NOSTALGIA	

## CONTENIDO

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

## PRÓLOGO

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

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

**Orlando Coto Coronado**



## 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 volar múltiples aviones comerciales y  
militares. Fue capacitado en el Beechcraft C45, Douglas DC3, Curtiss 440, Cessna 441, Cessna  
Douglas DC62, 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.*

*Escrito y Abogado del Programa Del libro Juan Salvador Gaviota de Richard Bach.*

*Comité de Planeación de Fidei - Intendencia del A320 - 1985 / 1991*

*Miembro de la Junta Directiva - 1987 / 1991*

#### *Otras Actividades:*

*- Socio Fundador IACA - Instituto Aeroespacial de Costa Rica - Escuela de Aviación*

*- Socio Fundador ACASA - Aerolínea Costarricense - Zona Atlántica*

*- ICAAC Costa Rica - Director de Operaciones - Noviembre 1992 / Abril 1995 - Proyecto*

*reconstrucción de Categuas 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 Curtiss 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.

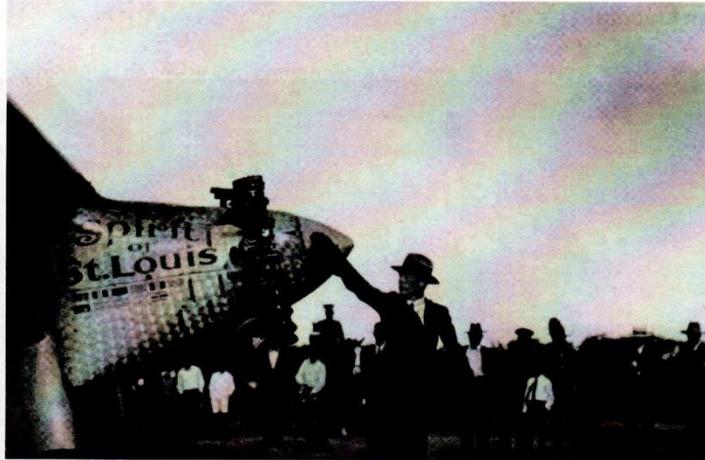


**Avión Bleriot**

### **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.

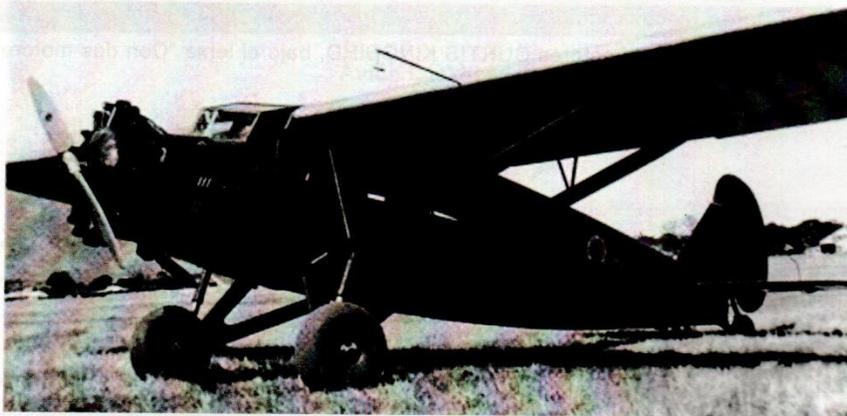
Ante la inminente necesidad de contar con un aeropuerto para operar con aviones de mayor capacidad y cercano a la ciudad de San José, en un convenio con PAN AMERICAN, el gobierno de Costa Rica se comprometió a construir un aeropuerto para iniciar vuelos comerciales locales e internacionales. En el Valle 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**.

### **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**

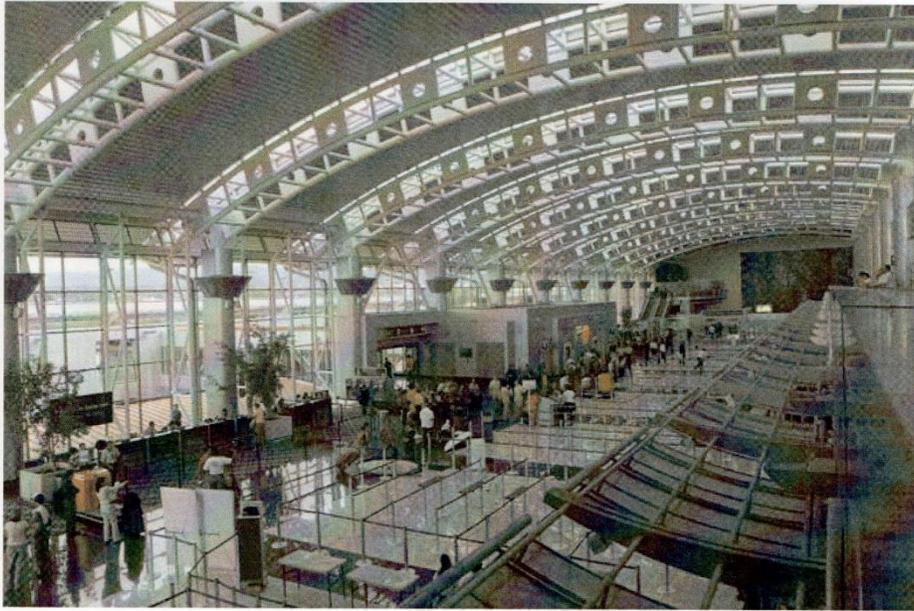
Al final de los años 40, se hizo notoria la necesidad de construir un aeropuerto que tuviera la capacidad de operación para las nuevas aeronaves que ya estaban al servicio de la aviación internacional, para las cuales el actual Aeropuerto de La Sabana estaba obsoleto. Fue así como en el año de 1952 se 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 La Oroya, determinó la necesidad de un nuevo aeropuerto que tuviera una mejor condición estructural para la operación de aviones de mayor capacidad. Fue así como, el Consejo de Administración del Aeropuerto de La Oroya, en el año 1962, inició el proyecto para el nuevo aeropuerto internacional localizado en el km. 10 de la Carretera a San Mateo. En 1963 se aprobó el proyecto y se inició la construcción. El costo de la obra ascendió a \$ 1.500 millones. En 1968 se inauguró el nuevo aeropuerto Juan Santamaría, héroe nacional de la campaña nacional de 1935.

## 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!**

## 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 Curtiss 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.**



## VOLCAN CONE

En la década de los años 50, Volcán era un pequeño poblado situado a unos 40 kilómetros al sur este de San Isidro del General, prácticamente incomunicado excepto por un pequeño campo de aterrizaje servido por AVE (Aerovías del Valle) que operaba con aviones Cessna 170 con base en San Isidro. Hoy día todavía existe la localidad de Volcán, pero ahora integrada por la interamericana sur.

En 1953 yo volaba con AVE y los pilotos vivíamos en San Isidro del General, tramo final de lo que en aquella época era la incipiente carretera, parte de la cual todavía estaba en lastre. A veces en las mañanas despejadas oíamos sobre volar San Isidro a unos 3000 pies sobre el terreno, a un pequeño avión Piper Tripacer, que después de efectuar varios virajes descendentes de 360 grados aterrizaba en San Isidro. Del avión descendía una figura familiar: Mister Maxwell Cone, dueño de una hacienda ganadera llamada Volcán Cone, al lado del pueblo de Volcán.

Mister Cone era muy particular, no recuerdo si era ciudadano estadounidense o canadiense. Alto y delgado, siempre vestía de "kaki", botas y polainas de cuero, faja ancha y sombrero al estilo de los guarda bosques canadienses. Hablaba español con un acento muy marcado y siempre se presentaba con un saludo muy cordial.

Ya como piloto de LACSA tuve oportunidad de tratarlo personalmente. Efectuábamos un vuelo semanal para llevar carne desde su hacienda hasta Curazao. El vuelo se iniciaba la tarde anterior en San José, en el aeropuerto de La Sabana. Había que esperar que el avión Curtis C-46 asignado para este vuelo completara la operación local de ese día. El avión se estacionaba en la parte sur de la rampa del aeropuerto, donde se le preparaba para el vuelo inicial a Volcán Cone. Se removían todos los asientos y se cargaba con toda clase de pertrechos y mercadería destinada a la finca. Madera, sacos de cemento, concentrado para ganado y alimentos básicos, formaban parte de la carga a bordo. Se ajustaba el combustible mínimo necesario para el vuelo hasta Volcán Cone y para la primera parte del vuelo del día siguiente entre Volcán Cone y el aeropuerto de Tocumen en Panamá.

Como a las 3:00 de la tarde, con las lluvias del invierno ya presentes en el Valle Central, despegábamos de la pista 25 en el aeropuerto de La Sabana, procedíamos hacia el oeste en ascenso para 7000 pies entre nubes intermitentes, para luego proseguir al sur por el paso hacia Parrita, luego seguíamos la costa hasta Punta Uvita, de ahí volábamos 30 grados por 6:00

minutos aproximadamente, por la derecha a 120 grados, que es la orientación del valle y empezábamos a descender, esperando ver algo del terreno que pudiéramos reconocer. Una vez fuera de las nubes, nos dirigíamos hacia el aeropuerto para aterrizar. Después del aterrizaje continuábamos hasta el puro final de la pista antes de hacer un viraje de 180 grados y quedar enfilados y listos para el despegue del día siguiente, sacándole provecho al máximo de longitud de la pista.

De inmediato los peones se dedicaban a la tarea de descargar el avión y nosotros junto a Mister Cone, que nos había acompañado en el vuelo, nos dirigíamos a la casa de la hacienda.

Era una casa rústica y sencilla pero muy cómoda e impecablemente limpia. Tenía una amplia sala comedor y nos daban un dormitorio a cada uno de los dos pilotos. El resto de la tarde solíamos salir a caminar o disfrutar leyendo de una muy extensa biblioteca que mantenía mister Cone, persona muy culta y agradable. Al anochecer servían una sencilla cena y al final, con un café, hacíamos tertulia con mister Cone. Temprano nos íbamos a dormir porque nos esperaba una larga jornada al día siguiente.

En la hacienda, al otro lado de la pista de aterrizaje, había un rastro, donde sacrificaban el ganado y alistaban la carne que íbamos a llevar a Curazao. Han pasado muchos años y todavía recuerdo como, antes de dormir, se escuchaba el mugir de los animales que parecían adivinar la inminencia de su sacrificio.

En la cabina de carga del avión se instalaban unas "burras" de madera que daban soporte a unas reglas de las cuales amarraban y colgaban la carne fresca en "cuartos de res". En los múltiples viajes tuvimos la suerte de no averiguar qué hubiera pasado con nuestra carga, si hubiéramos encontrado turbulencia moderada o severa.

Cuatro de la mañana. A levantarse y bañarse con agua "congelada". Nos servían un suculento desayuno que yo generalmente rechazaba por lo temprano de la hora. Al salir de la casa comprobé que la neblina cubría todo el aeropuerto y sus alrededores. Con costos se veía el avión. Con un foco hice el visual exterior y con una escalera improvisada de madera, me subí a las alas para comprobar el combustible y cantidad de aceite en los motores. Es una característica del Valle del General que, por condiciones orográficas, amanece cubierto de neblina y nubosidad baja. Teníamos por delante un largo día y deberíamos despegar tan pronto mejorara ligeramente la visibilidad. De lo contrario se demoraría el despegue hasta que la neblina no se levantara después de la salida del sol a eso de las 9:00 de la mañana.

Generalmente, minutos antes de la salida del sol, se daba una ligera mejoría que teníamos que aprovechar.

El Capitán y yo nos instalamos en la cabina de vuelo y efectuamos los chequeos previos al arranque de motores. Mister Cone se dirigió en su jeep hasta el extremo opuesto de la pista y nos prendía y apagaba las luces para que tuviéramos una idea de la visibilidad. Tan pronto pudimos ver las luces del jeep, arrancamos los motores y nos preparamos para el despegue con las primeras luces del amanecer. Iniciamos la carrera del despegue, a veces pasando parches intermitentes de neblina. Corrimos en la pista hasta alcanzar 100 millas de velocidad indicada y ahí el capitán lo "jalaba"; de inmediato quedamos metidos en la neblina. Subimos el tren de aterrizaje y mantuvimos el rumbo de pista, luego por la izquierda al rumbo 120 grados para seguir la orientación del valle. A unos 4000 o 5000 pies salíamos sobre la niebla. Una extensa capa blanca cubría todo el valle que destacaba el contraste con el azul profundo de las montañas cercanas. Ya podíamos volver a respirar.

Nuestra ruta de vuelo sobre volaba la ciudad de David en Panamá y luego hacia el aeropuerto de Tocumen. El tiempo aproximado en ruta era de 1:30 horas. Dependiendo de la hora del despegue, íbamos llegando a Panamá aproximadamente a las 7:00 am. (8:00 am hora de Panamá). Nos abastecíamos de combustible, nos traían algo ligero de comer y en menos de una hora estábamos listos para partir rumbo a Curazao.

La ruta nos llevaba sobre Barranquilla, Colombia. Pasábamos al lado de la Sierra Nevada de Santa Marta, al lado de Maracaibo en Venezuela y finalmente hacia nuestro destino, la isla de Curazao. El tiempo de vuelo era aproximadamente de 3:00 horas.

Una vez en Curazao se procedía a la descarga del avión y tenía que ser sometido a una limpieza total por las regulaciones del Departamento de Agricultura de Miami, nuestro próximo destino. Nuestra llegada a Curazao coincidía casualmente con la presencia de un avión Super G Constellation de KLM que venía de Europa y se preparaba para regresar. Que belleza de avión, con su fuselaje alargado, triple cola y los tanques auxiliares en las puntas de las alas. Posiblemente en su época y para mi gusto, el avión comercial de más bello diseño.



#### **KLM Super G Constellation**

Pero dejando sentimentalismos de lado, que mal me sentía con nuestro humilde C-46 parado ante semejante avión!

Me dirigí a la oficina de operaciones de KLM que nos hacían el despacho del vuelo de Curazao a Miami: plan de vuelo, peso y balance, pronósticos de ruta y terminales, vientos y temperaturas. No estábamos acostumbrados a semejante información. En una oportunidad, estando en el despacho entró el Capitán de KLM. Un holandés de uniforme completo, saco, rayas, charreteras, quepis y parras. Yo estaba en mi camisa sport de manga corta y tres humildes rayas en las charreteras. Ni siquiera me determinó. Otra vez el destino. Aquel día ni él ni yo podríamos haber imaginado que, pasados algunos años, posiblemente el ya retirado, yo sería Capitán de un A320.

Continuábamos hacia Miami. La ruta nos llevaba sobre Kingston, Jamaica, a través de Cuba y finalmente Miami en el extremo sur de la península de La Florida. Antes de llegar a Kingston, en la penumbra del anochecer, veíamos las luces de la ciudad y más adelante, en el horizonte,

la luminosidad de los frecuentes relámpagos nos anunciaba la proximidad de la tormenta sobre Cuba. Pasamos sobre Jamaica y la tormenta era más visible. Constantes rayos de nube a nube y de nube a tierra presagiaban lo que nos esperaba adelante. A 9000 pies y entre nube y nube, iluminadas por los rayos, escogimos lo que nos pareció la parte menos activa de la tormenta. Empezó a llover y entramos en turbulencia moderada. La cabina se iluminaba con los rayos y la turbulencia era severa. El capitán volaba tratando de mantener la velocidad, rumbo y altura y yo le ayudaba controlando la potencia con los aceleradores. A la vez actuaba las palancas para el aire caliente de los carburadores. Al reducir la potencia para mantener la velocidad, se enfriaba el aceite e inmediatamente, actuando los controles correspondientes, cerré la ventilación de los radiadores de aceite. La temperatura de los cilindros bajaba gradualmente. Solo había una manera de controlarla: bajar el tren de aterrizaje para mantener la velocidad y aumentar la potencia. A todo esto el agua fría de lluvia se filtraba por las ventanillas corredizas laterales y nos mojaba parcialmente. Después de lo que pareció una eternidad, súbitamente salimos al otro lado. Habíamos pasado la tormenta. Estabilizamos el avión y recuperamos la configuración. Retractamos el tren de aterrizaje y los controles auxiliares volvieron a su posición normal. En el horizonte, al fin, las luces de Miami.

Aterrizamos a las 7:30pm hora de Miami. El tiempo de vuelo desde Curazao fue de 5:30 horas. Habían transcurrido 14 horas desde el despegue de Volcán Cone. Hicimos los trámites de inmigración y aduana. Llevamos el avión a la rampa de carga y nos dirigimos al Hotel. Puse la cabeza en la almohada y no me costó dormirme. Hacía 17:00 horas que me había levantado.

Al día siguiente a las 5:00 am despegamos de Miami a San José, vía Gran Caimán. La parada en Gran Caimán era una parada técnica para abastecernos de combustible. Era una pista de lastre con un radio faro (ADF) de pésima reputación. La gasolina, que estaba en estañones, se abastecía al avión con una bomba de mano. Continuamos el vuelo a San José al aeropuerto de El Coco. Esperamos que descargaran el avión y trasladarlo al aeropuerto de La Sabana, para que se reintegrara al servicio local.

Finalmente pasé a la Oficina de Programación de Vuelos:

**¿Qué tengo para mañana?.....**

## LOS TACACOS

Los tacacos son una verdura familia del chayote. Muy popular en Costa Rica, donde los campesinos lo cultivan en enredaderas o "barbacoas" generalmente cercanas a sus casas. Es ligeramente más pequeño y alargado que el chayote y de un color verde oscuro. De muy buen sabor e ingrediente tradicional en la "olla de carne"

Aterrizamos en Palmar Sur muy temprano, en el primer vuelo de LACSA con destino a Palmar Sur y Golfito. Llegando a la rampa de estacionamiento, al lado de la pequeña caseta que servía como agencia de LACSA pudimos observar, para nuestra sorpresa, tirados al lado de la rampa, los restos de una gran enredadera con sus hojas verdes y parte de las varas de bambú que eventualmente le dieron sostén a la barbacoa. No había explicación lógica. ¿Quién y por qué iba alguien a tirar esas ramas en la rampa? La persona indicada para preguntarle era Rodríguez, nuestro agente en Palmar Sur. Su explicación despejó el misterio.

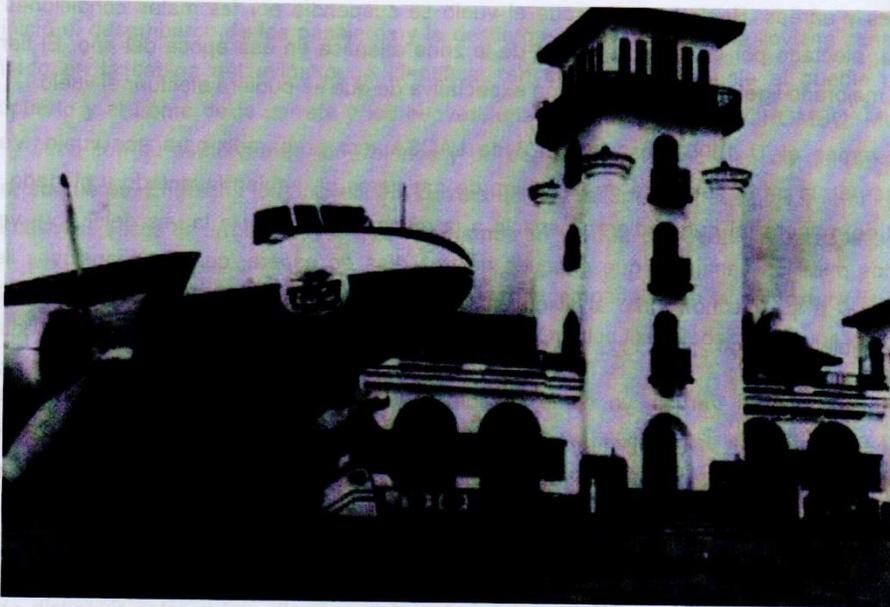
Semanalmente hacíamos un Vuelo de Volcán Cone, una hacienda ganadera en el Valle del General, para llevar carne a la isla de Curazao. Por una condición típica, el Valle siempre amanece cubierto con neblina que reduce considerablemente la visibilidad. Ese día en particular, en un Curtiss C 46 al mando del Capitán Carlos Holtz, en condiciones de visibilidad muy reducida, se inició el despegue en la pista de Volcán Cone. A un lado de la pista se encontraba la casa del administrador y entre la casa y la cerca de la pista, había una barbacoa con la respectiva enredadera de tacacos.

Durante la carrera del despegue y por la poca visibilidad el avión se desvió hacia un lado de la pista de manera tal que, con la punta del ala izquierda, engancho y se llevó la enredadera. Después del susto y del despegue, los pilotos pudieron comprobar que "colgando" del ala izquierda venían con ellos la enredadera y los tacacos. No les quedó más alternativa que desviarse a Palmar Sur y deshacerse de aquella carga no deseada, depositándola en la rampa. He aquí el misterio.

El vuelo continuó sin incidentes posteriores a Panamá y eventualmente a Curazao.

Esa noche no hubo tacacos en la olla de carne de la cena del administrador y los tacacos nunca pudieron entender por qué se acostaron en Volcán Cone y se despertaron en Palmar Sur...

## CHOMBO



**Aeropuerto de La Sabana**

Eran ya las 8 de la mañana y el vestíbulo del edificio colonial, hoy sede del Museo de Arte Costarricense, que albergaba al aeropuerto de La Sabana, con sus bancas de madera labrada, se encontraba lleno de pasajeros para los vuelos nacionales e internacionales, haciendo contraste notorio entre los humildes pasajeros locales, con la elegancia del vestir de los pasajeros internacionales, donde damas y caballeros lucían sus mejores prendas para viajar, distinguiéndose los varones por su vestido entero de botones cruzados y el típico sombrero. Mientras tanto, en la terraza del segundo piso con su baranda de hierro, se apretujaban familiares, amigos y curiosos que disfrutaban de contemplar los aviones aparcados en la rampa del aeropuerto y la vista hacia el oeste del Valle Central.

Para aquel entonces, el Parque de La Sabana era el límite natural de la ciudad hacia el oeste y daba albergue al aeropuerto así como a numerosas canchas deportivas y espacios recreativos de los que disfrutaban los vecinos de San José.

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

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

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

Abordaron los pasajeros. Cumplimos los chequeos y procedimientos correspondientes y despegamos en la pista 07. Sobrevolamos ligeramente la ciudad y virando hacia la izquierda proseguimos en ascenso hacia el noroeste. Llegando sobre la ciudad de San Ramón volamos 345 grados nivelados a 7000 pies de altura. Entramos en la capa de nubes y empezó a llover. No había ayudas de navegación. Volábamos por rumbo y tiempo. Cinco minutos después empezamos el descenso en turbulencia moderada y lluvia constante. Al llegar a 2000 pies entre nubes dispersas y una ligera llovizna intermitentemente lográbamos ver parte del terreno. Pudimos identificar el campo de aterrizaje por la caseta con techo de aluminio que hacía las veces de "terminal". Estaba inundado. El Capitán Vargas viró a su derecha de manera de mantener el campo a la vista e iniciamos un patrón de tráfico. Hicimos las comprobaciones para el aterrizaje y finalmente nos establecimos en la trayectoria final.

"Tocando, me subí los flaps para que no se dañen con el agua", me dijo el Capitán. Pasamos sobre la cerca del campo ligeramente sobre 80 millas de velocidad. Aquello fue un "amarizaje", el agua acumulada era como una laguna y pasaba sobre las alas del avión. Finalmente logramos detenernos afortunadamente dentro de la pista donde el control direccional del avión

era casi nulo. Continuamos hasta el final y nos estacionamos frente a la caseta terminal. Llamé a radio LACSA: "Vuelo 7, Los Chiles a las 41/43".

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

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

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

Pasaron los años. Al mando de un AIRBUS A320 de LACSA en vuelo de Miami a San José, puedo distinguir entre nubes dispersas el pueblo de Los Chiles. En mi mente despiertan los recuerdos: ¿y Chombo, y los bueyes y la carreta? ¿Dónde estarán? Chombo, donde quiera que estés: ¡Gracias. Muchas gracias por haber ayudado con tus bueyes y tu carreta. Por haber cargado aquellos pesados sacos!

## UN VUELO HUMANITARIO

A mi apreciado amigo, Capitán Otto Escalante (+)

Yo vivía en Barrio México, para aquellos contemporáneos: "de la Botica Calzada, 100 al Norte y 50 al Oeste, casa #2060". Serían aproximadamente las siete de la noche cuando sonó el teléfono. Era el Capitán Otto Escalante, Jefe de Pilotos de LACSA. Unas horas antes, durante un vuelo de entrenamiento, había ocurrido un grave accidente de un avión de fumigación en el Valle de La Estrella, en Limón. Los pilotos estaban muy graves y era necesario trasladarlos a San José.

El capitán Escalante me indicó que teníamos que hacer ese vuelo y que me dirigiera de inmediato al Aeropuerto de La Sabana. Sin pérdida de tiempo, cogí una jacket y un foco y me fui para el aeropuerto. Era de noche y en el edificio terminal, así como en la rampa, no había ninguna clase de iluminación. Entré al aeropuerto por un pequeño portón lateral y me dirigí a la rampa. El Capitán Escalante, quien vivía muy cerca, al sur de La Sabana, ya me estaba esperando.

Había en la rampa estacionados tres aviones Douglas DC3 de LACSA, listos para los vuelos de la mañana siguiente. Don Otto había arrimado un "stand" y estaba chequeando el combustible del primero de los aviones. Desde arriba del ala me dijo: "De este lado tenemos 150 galones, comprobemos el otro lado". Arrimamos el stand y confirmé que en el otro tanque también teníamos 150 galones. "Son 300 galones, es suficiente. Vámonos."

Ayudado por un foco, realicé de la mejor manera posible la inspección exterior y a la vez removí el seguro de controles del timón direccional y las calzas de madera que se colocaban en la ruedas del tren de aterrizaje. Mientras tanto el Capitán Escalante, quien siempre fue un piloto muy profesional y apegado a los procedimientos, realizaba la preparación de la cabina. Cerré la puerta y me dirigí a ocupar mi asiento en la silla derecha del copiloto y realizamos las listas de chequeo correspondientes antes del arranque de los motores.

En aquellos tiempos no había operación nocturna en La Sabana ni en el Aeropuerto de El Coco. Era una noche despejada pero muy oscura. Iluminados solamente con las luces del avión, empezamos el carreteo hacia la pista 07 para efectuar un despegue hacia el noreste. Una vez completados los chequeos y procedimientos, iniciamos la carrera del despegue, sobre volamos inicialmente la ciudad de San José y proseguimos la ruta hacia Limón, que nos llevaba hacia la ciudad de Cartago, Paraíso, Turrialba y eventualmente a Limón.

Para el aterrizaje en Limón, la pista se iluminaba con un sistema muy rudimentario de "candilejas" que eran simplemente un recipiente metálico con una mecha y una mezcla de aceite y kerosén, que se colocaban a lo largo de ambos lados de la pista. En el aeropuerto de Limón ya nos estaban esperando. Había una ambulancia con el personal médico así como el agente de LACSA, autoridades y curiosos. Levantamos y plegamos algunos asientos para asegurar las camillas en que venían los dos pilotos y acompañados por dos enfermeras y un médico emprendimos el vuelo de regreso a San José.

A todo esto ya se había dado la alarma en San José. Teníamos comunicación con radio LACSA y había llegado un operador a la torre de La Sabana. La emisoras locales de radio dieron la alarma y le pidieron a los automovilistas que se dirigieran al Aeropuerto de la Sabana para "iluminar la pista" para nuestro aterrizaje. Cientos de carros llegaron al aeropuerto y de acuerdo con nuestras instrucciones, se colocaron a ambos lados de la pista, unos frente a los otros, de manera que alumbraran la pista pero que no nos encandilaran. Llegamos a San José, sobre volamos la pista para observar la iluminación y proseguimos con la aproximación final y el aterrizaje. Llegamos a la rampa y de inmediato los pilotos fueron trasladados al hospital.

Años más tarde, uno de los pilotos, José María "Chema" Fernández, pereció en un accidente después del despegue del aeropuerto del Coco en un avión CESSNA 402 de Aerovías del Valle. El otro piloto, Alí Salomón Guillén, de origen nicaragüense, quedó discapacitado y lo último que supe fue que trabajaba para la Dirección de Aviación Civil de Nicaragua.

## UN ENCUENTRO CON EL DESTINO

Todos los días, excepto los domingos, LACSA efectuaba dos vuelos diarios de itinerario a Palmar Sur y Golfito. El vuelo 3 / 4 a las 6:00am y el vuelo 9 / 10 a las 10:00am. Este día en particular, yo estaba programado como copiloto para el vuelo 9 / 10 con el Capitán Arturo Lutz. Llegue temprano al Aeropuerto de La Sabana a la oficina de Operaciones, localizada al frente de lo que es hoy en día La Soda Tapia, en una pequeña oficina adyacente al hangar de mantenimiento que en aquel entonces se llamaban SALA (Servicios Aéreos Latino Americanos) y que eventualmente se convirtió en COOPESA. Posteriormente me dirigí a la rampa a cumplir con la inspección previa al vuelo. El avión era un Curtis C46 matrícula TI 1008C. Después de comprobar el combustible y la inspección exterior, subí a la cabina del avión y me sorprendió ver que en la parte delantera se habían removido unas filas de asientos y se había cargado, debidamente asegurado, un pequeño carro lo cual era poco común.

Recordemos que en aquel entonces la única comunicación con la zona sur era por la vía marítima, partiendo desde Puntarenas. Una vez que abordaron los pasajeros, partimos hacia Palmar Sur y posteriormente a Golfito, destino final del carro. Por la falta de equipo adecuado, la descarga del carro se volvió un gran problema y tuvimos un atraso considerable. Finalmente partimos en el vuelo de regreso a San José y ya en ruta, por medio de Radio LACSA, nos notificó operaciones que procediéramos a Parrita a recoger una carga de papayas, las cuales se empacaban en un tipo rústico de canastos para enviarlos a San José.

Proseguimos a Parrita, recogimos la carga y continuamos el vuelo de regreso a San José. Después del despegue viramos por la derecha al rumbo Norte y empezamos el ascenso hacia "el paso de Parrita", que pasando al lado de Puriscal nos llevaría hacia el Valle Central. Llegando a la entrada del paso había un poco de nubosidad y me dijo el Capitán Lutz: "Si no salimos visual hacemos un viraje de 360 grados para ganar más altura". Casi inmediatamente salimos de las nubes y continuamos nuestro vuelo. En el valle había una llovizna que restringía ligeramente la visibilidad. Nos comunicamos con la torre de control del Coco y luego con la torre de control de la Sabana que nos autorizó para una aproximación directa a la pista 07.

Pasamos al lado de Santa Ana, el Cerro de las Palomas y nos establecimos en aproximación final con el aeropuerto a la vista y en configuración de aterrizaje. La Torre de Control nos autorizó para aterrizar. Estábamos aproximadamente a unos 4200 pies de altura, equivalente a unos 600 pies sobre el aeropuerto cuando, súbitamente, por la parte izquierda del parabrisas y la ventana lateral del Capitán, vemos ligeramente adelante y arriba de nosotros en una

trayectoria de colisión, un tren de aterrizaje que reconocí inmediatamente: doble llantas tipo “balón” en tándem (una detrás de la otra) especiales para operación en campos de aterrizaje contaminados. Solo un avión tenía ese tipo de configuración, un Piper Super Cub propiedad de un piloto americano que vivía en Costa Rica.



**Piper Super Cub**

No tuvimos tiempo de reaccionar ni de realizar ninguna acción evasiva. En una fracción de segundos sentimos un fuerte golpe y nos quedamos “congelados” esperando en qué momento perderíamos el control del avión. No sucedió nada anormal y lógicamente continuamos la aproximación y el aterrizaje. Todavía en la carrera del aterrizaje, abrí la ventana lateral de mi lado y saqué parte del cuerpo para mirar la cola. Efectivamente, la parte superior del estabilizador vertical y del timón direccional tenían señales del impacto. Llamé a la torre y le notifiqué que habíamos tenido una colisión durante la parte final de la aproximación y la torre me contestó: “¿Esta seguro? No hay ningún tráfico reportado”.

No todos los aviones, especialmente los aviones privados, tenían radios para la comunicación, por lo cual había un procedimiento para sobre volar el aeropuerto de sur a norte y establecerse en el patrón de tráfico esperando señales de luces verdes y rojas de la torre de control para su aproximación y aterrizaje.



## UNA FECHA PARA RECORDAR

Era el sábado 25 de junio de 1960. Ese día salían las escuelas y colegios a dos semanas de vacaciones conocidas como "las vacaciones de quince días". Por estas circunstancias había una demanda mayor en los vuelos locales de pasajeros y los vuelos diarios de itinerario eran reforzados con vuelos adicionales.

Esa mañana, como copiloto, hice primero un vuelo a Palmar Sur con el Capitán Juan Ignacio Pérez Rey. Alberto Torres, quien era el despachador, me indicó que tenía otro vuelo a Santa Cruz de Guanacaste, luego a Los Chiles y regreso a San José. El avión, un Douglas DC3 matrícula TI-1023, tenía mantenimiento, el vuelo estaba atrasado y programado para salir aproximadamente a las 11:00 am. La tripulación éramos el Capitán Carlos Holtz, Jefe de Pilotos, y yo como copiloto. Carlos Protti era el sobrecargo. Por ser fin de semana y principio de las vacaciones, el Capitán Holtz había traído al aeropuerto a su hija Ana, que tendría para entonces unos 8 años de edad y ella nos acompañó en el vuelo.

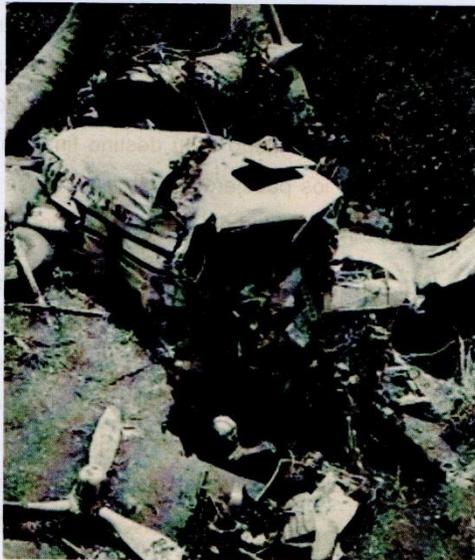
Con el avión lleno de carga y pasajeros con destino a Santa Cruz y los Chiles, salimos del aeropuerto de La Sabana aproximadamente a las 11 de la mañana. Otro DC3, en el vuelo regular a Guanacaste, con el Capitán Ludwig Schlager, estaba en Puntarenas con problemas en la puerta principal, por lo cual montaron un mecánico a bordo de apellido Bejarano y nos indicaron que pasáramos a dejarlo en Puntarenas. Ya en ruta nos llamaron de Radio LACSA para decirnos que el problema estaba solucionado y que continuáramos a Santa Cruz. Llegamos a Santa Cruz, dejamos los pasajeros y carga y subieron a bordo otros pasajeros que continuarían con nosotros a Los Chiles y luego a su destino final en San José. Después de aterrizar en Los Chiles, descargamos los pasajeros y carga para ese destino y abordaron los pasajeros para San José, llenando la capacidad del avión con un total de 28 pasajeros.

Continuamos con el vuelo de Los Chiles a San José. Llegando sobre San Ramón el Valle Central estaba despejado, teníamos el aeropuerto del Coco a la vista pero sobre San José y el aeropuerto de La Sabana había un fuerte aguacero. Un vuelo procedente de Limón con el Capitán Johny Victory, otro procedente de Palmar y Golfito, con el Capitán Julio Estrada y el vuelo que regresaba de Guanacaste con el Capitán Schlager, decidieron proseguir al aeropuerto del Coco, dadas las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de La Sabana. Le pregunté al Capitán Holtz si íbamos a proseguir al Coco, a lo cual me contestó que no. Que seguiríamos para La Sabana.

Sobre volamos el aeropuerto del Coco y continuamos hacia La Sabana. Llegamos a un lado de los cerros de Las Palomas y el Capitán Holtz se enfiló hacia la pista ya dentro de un fuerte aguacero que reducía totalmente la visibilidad. El avión se configuró para el aterrizaje con el tren abajo y los flaps en la posición máxima (full). El Capitán Holtz inició el descenso y disminuyó la velocidad. Por la intensidad de la lluvia, la visibilidad era cero cero y el Capitán abrió su ventanilla lateral para ver si lograba establecer contacto visual. Mi limpia parabrisas no funcionaba y yo no podía ver nada fuera de la cabina.

Me doy cuenta que la velocidad estaba disminuyendo a casi en 80 millas por hora (MPH). Los siguientes acontecimientos pasan casi simultáneamente y uno seguido del otro. Cojo fuertemente del brazo derecho al Capitán y empiezo a gritarle: "LA VELOCIDAD – LA VELOCIDAD."

Súbitamente el Capitán deja de mirar por la ventanilla lateral y dice: "al aire", que es la orden convencional para descontinuar una aproximación y aplicar potencia máxima. El motor izquierdo no responde y el avión empieza a inclinarse sobre su ala izquierda. Instintivamente aplico pedal derecho y la rueda completamente a la derecha, pero ya estaban en esa posición. Me doy cuenta que el avión ya no responde y empezamos a pegar en los árboles. En mis últimos segundos conscientes pienso en mis hijos.



La pista en uso del aeropuerto de La Sabana, era la 07 (Noreste). El avión, fuera de control, con potencia máxima en el motor derecho y sin potencia en el motor izquierdo, baja el ala izquierda y empieza a vira hacia la izquierda. El ala izquierda pega en el cable eléctrico del tren y el avión, bruscamente, hace un viraje que le quita la inercia y amortigua el impacto con los árboles y arbustos del cafetal. Esto nos salvó la vida a todos, con la dolorosa excepción de una señora embarazada que falleció.



Todo es como una nebulosa, es como un sueño que no puedo distinguir entre fantasía y realidad. Pienso: fuego. Tengo que salirme del avión (el avión nunca se incendió). Me trato de mover y siento que todavía estoy atado al asiento con el cinturón de seguridad. Me suelto el cinturón. ¿Qué pasa? Por el impacto, atado al asiento, salí expulsado de la cabina de pilotos. Estoy tirado en el suelo del cafetal. Sangro de la cara. No aguanto el dolor de espalda. La columna. Muevo las piernas y veo que si responden. Miro hacia atrás y veo el avión totalmente destrozado. Lo que era la cabina de pilotos se abrió totalmente. Empiezo a gritar: "CARLOS, CARLOS." No hay respuesta.

Messerschmitt Me 262

Empieza a llegar gente y oigo sus gritos: "Por aquí, por aquí. Aquí está el avión." Se me acerca un individuo y me dice: "¿Cómo está, cómo se siente?" Le pido que busque otra persona y que me saquen de ahí. Entre ellos dos me alzan, yo les paso los brazos sobre sus hombros y empezamos a salir hacia la calle. Con dificultad pasamos sobre la línea del tren y al llegar a la calle hay dos personas al lado de un carro. "Póngalo aquí." Abren la puerta y me acuestan en el asiento trasero. Estoy semi inconsciente. No tengo claro qué fue lo que paso. Oigo el pito del carro y sé que vamos a mucha velocidad. Pierdo el conocimiento.

Nunca supe quienes fueron.

Un mes en el Hospital San Juan de Dios al cuidado del Dr. Randall Ferris (+). Un mes en la Clínica Oshner en Nueva Orleans y dos meses más de recuperación. Mi padre me pregunta: "¿Quieres volver a volar? Podríamos pensar en otra profesión". Yo le contesté: "Voy a volver a volar. No siento miedo porque yo sé qué fue lo que pasó."

## LA ERA DEL JET (una breve historia)

El 25 de julio de 1944, un bimotor de hélice De Havilland Mosquito, despegó de la base de la "Royal Air Force" Benson, Oxfordshire en Inglaterra al mando del Capitán y Jefe de Pilotos A.E. Wall y el Oficial A.S. Loban con rumbo hacia el sur este y muy pronto ingresó al espacio aéreo de Alemania. Inglaterra y Alemania se encontraban en guerra, sin embargo el avión no estaba artillado. El propósito de la misión era tomar fotografías y recopilar información estratégica sobre los movimientos de las tropas alemanas y actividades en las fábricas de armamento militar. A la fecha ningún avión enemigo superara la velocidad y maniobrabilidad en combate que poseía el Mosquito.

A 29.000 pies de altura y casi sobre Múnich, el Oficial Wall vio acercarse, a una velocidad poco usual, un avión con un perfil desconocido. Su nariz en forma de "bala" y su fuselaje más ancho lo asemejaban a un tiburón. Sobre el ruido característico de sus motores convencionales de hélice, podían oír un sonido desconocido, más bien como un pito agudo de alta intensidad. Sin poder dar crédito a lo que estaban viendo, lo próximo fue que aquel "avión" abrió fuego tratando de derribarlos. Ahora venía de lado. Inmediatamente se acercaba por detrás, todo a una velocidad increíble. Una fuerte explosión dañó las salidas de emergencia y ambos pilotos consideraron la posibilidad de lanzarse en paracaídas. Ligeramente abajo encontraron una capa de nubes e iniciaron un descenso para tratar de evadir al avión alemán que los atacó ocho veces. Al salir de la base de las nubes identificaron una pista abandonada en Fermo, cerca de Venecia y lograron hacer un aterrizaje de emergencia.

El avión alemán era un Messerschmitt Me 262. El primer avión Jet operacional a nivel mundial: LA ERA DEL JET HABÍA EMPEZADO.



**Messerschmitt Me 262**

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, los efectivos militares regresan a sus países y a sus ciudades, muchas de ellas destruidas por los estragos de la guerra recién terminada. Había miles de aviones como “excedentes de guerra” listos para ser cedidos o vendidos a precios muy por debajo de su valor real.

Es así como se van estableciendo pequeñas empresas de aviación para complementar un incipiente mercado interno para el servicio de correo, pasajeros y carga. Algunas nunca llegaron a prosperar y desaparecían tan fácilmente como se habían establecido. Muchas de ellas como consecuencia de accidentes fatales. No obstante hubo empresas que se llegaron a consolidar con nombres que trascendieron su propia existencia: PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS, EASTERN AIRLINES, TRANS WORLD AIRLINES (TWA), NORTH EAST AIRLINES, NATIONAL AIRLINES, BRANIFF INTERNATIONAL y muchas otras que escapan a nuestra memoria.

Paralelamente y ante la demanda cada vez mayor de mejores aviones, más seguros y eficientes, se establecen fábricas que diseñan y producen aviones tan reconocidos como el Trimotor FORD, el BOEING 247, Lockheed Aircraft con el Lockheed 14 y el Lockheed 18 y desde luego la Douglas nada menos que con su legendario avión insignia: el Douglas DC3.



**Comet 4C**

Era el 2 de mayo de 1952. Ante una multitud de 30.000 espectadores en el Aeropuerto de Londres, conocido hoy día como Heathrow, despegó el primer avión jet comercial de pasajeros en la historia de la Aviación Civil: el De Havilland Comet 1, conocido como el DH-106. Orgullo del Imperio Inglés, por su tecnología, sus técnicos aeronáuticos y avión insignia de BOAC – British Overseas Airways Corporation - cuyo diseño exterior era elegantemente simple. Una raya azul a lo largo de las ventanas cuadradas de la cabina de pasajeros y austeramente las letras que identificaban a la línea aérea: B O A C. El COMET se dirige al sur sobrevolando el continente africano y aterriza en Entebe, Livingstone y finalmente, después de veintitrés horas y media y 6774 millas, llega a su destino final, el Aeropuerto de Palmietfontein en Johannesburgo, África del Sur, dos minutos antes de itinerario. El COMET era la culminación de una carrera como pionero, líder y leyenda de la aviación Británica del ingeniero aeronáutico Sir Geoffrey de Havilland. Su vida profesional y personal, fue a la vez brillante y trágica. Dos de sus tres hijos pilotos fallecieron en accidentes durante vuelos de prueba de aviones de Havilland.

El COMET presentaba un diseño poco convencional. Sus cuatro turbinas “GHOST” empotradas en las alas fueron motivo de controversias. Su capacidad era tan solo de 36 pasajeros y su alto consumo de combustible limitaba su alcance a 1.700 millas. Sin embargo volaba al doble de la altura y al doble de la velocidad de ningún otro avión comercial contemporáneo. Se cuestionaba su eficiencia, alto consumo de combustible, contaminación ambiental y dudaban de su seguridad y rentabilidad operacional. Muchas de estas críticas estaban soportadas por intereses estratégicos, económicos y comerciales.

Por preocupación sobre su capacidad técnica seguridad y costo, las líneas aéreas y los fabricantes de aviones civiles a nivel mundial, no se decidían a dar el paso inicial para el desarrollo de aviones “Jet”. Tomando en consideración la lucha de la postguerra entre los dos nuevos líderes mundiales: Estados Unidos y la Unión Soviética, los líderes del Gobierno inglés no se hacían ilusiones pensando que podrían llegar nuevamente a ser la potencia que en años recientes “mandaba en el mundo” (Rule The World), “Si Inglaterra ya no mandaba en los mares, ahora podría mandar en los aires” El Gobierno inglés hizo una apuesta gigante a futuro y dedicó su capacidad, sudor y dinero en el desarrollo y producción del Comet, el primer avión jet comercial de pasajeros.

El Comet fue un éxito. Desde el inicio de su operación los vuelos operaban al 90% de su capacidad y las reservaciones tenían que ser hechas semanas antes para poder confirmar los espacios. Inglaterra ya no reinaba en los mares pero reinaba en los aires. Su superioridad en la aviación civil comercial con la entrada del Comet a competir con los aviones de hélice, no ofrecía la menor duda. Reconocida por propios y extraños, Inglaterra se proyectaba a futuro, mientras países como Estados Unidos y sus líneas aéreas se debatían en discusiones sobre la seguridad, costo y dudas sobre el verdadero futuro y rendimiento operacional de los aviones jet.

En el otoño de 1952, Juan Trippe, el legendario presidente de Pan American World Airways, sorprende a las líneas aéreas y a la industria aeronáutica, al anunciar la orden por tres Comets y una opción por siete más. Era la primera vez que una de las líneas aéreas mayores de Estados Unidos, ordenaba aviones civiles comerciales no fabricados en los Estados Unidos. Juan Trippe y Pan American no iban a esperar a que las fábricas de aviones americanas se pusieran de acuerdo.

Eddie Rickenbacker, famoso héroe de la primera Guerra Mundial y Presidente de Eastern Airlines, hace todavía un anuncio más audaz: \$100 millones de dólares por treinta y cinco aviones Comet. Para los fabricantes americanos, esto fue una "cachetada": "The British Are Coming."

Los ingleses estaban tan confiados en el Comet que, pocas semanas después de la inauguración del primer vuelo, La Reina Madre y la Princesa Margarita, realizaron un vuelo de 4 horas sobre el Continente Europeo al mando del Capitán John "Cat's Eyes" Cunningham, piloto de pruebas de la fábrica de Havilland y héroe de la segunda Guerra Mundial. El Presidente de BOAC, Sir Thomas Miles, anunció en Canadá que aviones jet más grandes, más veloces y de mayor alcance, se encontraban ya en la etapa de diseño. Con más aviones Comet cruzando los cielos, 1954 parecía un año promisorio para la aviación comercial Británica.

Era el segundo domingo del nuevo año, un de Havilland Comet inició su carrera de despegue en el Aeropuerto Cimpino en Roma. Pronto, después de su despegue, el vuelo se perdió de vista entre capas de nubes. Nadie en tierra lo podía ver, pero se oía el penetrante y agudo ruido de sus cuatro turbinas. A bordo del vuelo 781 de BOAC se encontraba un selecto grupo de pasajeros que regresaban a Londres procedentes de Pakistán y Burma. Al mando del avión se encontraba el Capitán Alan Gibson, quien durante la guerra había ganado la "Distinguished

Flying Cross". En su ascenso pasó los 26.000 pies de altura en el espacio aéreo de Italia sobrevolando la isla de Elba.

El Comet sobrepasó un avión carguero de hélice de BOAC, tipo Argonaut al mando del Capitán J.R. Johnson, quien declaró posteriormente que el Capitán Gibson le había prometido darle la altura tope de la capa de nubes: "Recibiste mi.....". La transmisión se cortó abruptamente. El de Havilland Comet había explotado en el aire, matando instantáneamente a todos sus ocupantes. Varios testigos en la isla de Elba declararon haber oído una fuerte explosión y haber visto como una bola de fuego se precipitaba hacia el mar. Varios pescadores de la isla formaron una flotilla y se dirigieron en la dirección que se habían visto las explosiones. A solo una hora de haber salido, encontraron trazos de combustibles y las primeras evidencias del desastre.

Mientras tanto en Hertfordshire, Inglaterra, sonó un teléfono y un hombre tímido y avejentado que descansaba leyendo el periódico dominical, cogió la llamada. La noticia fue breve: "Sir, the Comet has gone in". El que atendió la llamada era Sir Geoffrey de Havilland, pionero y leyenda de la aviación británica. Para de Havilland, la noticia no era el primer problema para el Comet. Un año después del vuelo inaugural, un Comet de BOAC se desintegró en vuelo tan solo seis minutos después de su despegue del Aeropuerto de Dum Dum en Calcuta, matando a sus 43 ocupantes.

El 26 de Octubre de 1952, cinco meses después del vuelo inaugural, un COMET de BOAC con 35 pasajeros y 5 tripulantes, despegando del Aeropuerto Ciampino de Roma hacia Londres, procedente de Johannesburgo, tiene problemas al momento de la rotación para el despegue, continúa y se sale de la pista donde el avión se destruye, con tan buena suerte que ninguno de sus ocupantes muere como consecuencia del accidente. El avión fue declarado pérdida total.

La conclusión final de la investigación de BOAC, fue "un error del Capitán al no apreciar la actitud excesiva de nariz-arriba durante el despegue." El Capitán Foote fue removido del COMET y degradado a la operación carguera en los aviones de hélice York.

Escasos 4 meses después, el 3 de marzo de 1953, otro avión COMET nuevo, matrícula CF-CUN "Empress of Hawai" en vuelo de entrega hacia Australia para Canadian Pacific Airlines despegando de Karachi, Pakistán en ruta a Sídney, al mando del Capitán Charles Pentlan, Director de Operaciones de Canadian Pacific, durante la carrera de despegue y por una posible sobre rotación se estrella al final de la pista; el avión estalla en llamas y no hay sobrevivientes. Sus 5 tripulantes y 5 pasajeros, todos del personal técnico de la línea aérea y la fábrica de Havillan se encontraban a bordo.

Se inician investigaciones y se determina que el avión era muy crítico en el momento de la rotación del despegue y así se hacía saber a los pilotos en el manual de entrenamiento. La sobre rotación, al aumentar el ángulo de ataque, causaba la pérdida de sustentación (stall) y además reducía el flujo de aire a las turbinas, agregando otro factor crítico durante los despegues. La investigación, a cargo del Capitán John Cunningham, piloto de pruebas de la fábrica mereció muchas críticas ignoradas y determinó, como causa de los accidentes, "Error del Piloto". Sin embargo se recomendó que se hicieran modificaciones al borde de ataque de las alas para corregir el problema. El fabricante y la línea aérea se empeñan insistentemente en que el avión no tiene ningún defecto de diseño y que no existe motivo para dudar de la seguridad de su operación. A pesar de los accidentes en Roma y Karachi, el Comet 1 había volado 104.6 millones de pasajero / milla en casi 10.000 horas de vuelo, sin causarle la muerte a un solo pasajero de paga.

Pero exactamente un año después de la flamante inauguración, un Comet en ruta del aeropuerto Internacional Dum Dum de Calcuta a Londres, volando a través de un monzón a tan solo seis minutos de su despegue, inexplicablemente explota en pleno vuelo. A bordo se encontraban dignatarios de Australia e India, en ruta hacia la inauguración de la nueva Reina de Inglaterra. El Capitán del Comet, Maurice Haddon, había despegado con fuertes lluvias y reportó "ascendiendo en ruta" en rumbo noroeste. El avión volaba en un área de fuerte tormenta cuando abruptamente se desintegró en tres partes. En fracciones de segundo cuarenta y tres personas, entre pasajeros y tripulación, habían muerto. En un capricho del destino, el primer piloto en encontrar los restos del avión, fue el Capitán Foote volando un avión carguero York. El Capitán Foote hacia seis meses había sido destituido del Comet después del accidente en Roma.

Con los restos quemados del Comet esparcidos por varias millas en un área rural de la India, ambos investigadores de la India e Inglaterra no encontraban razones obvias e inmediatas que indicaran la posible falla estructural de un avión jet. Inicialmente se consideró la posibilidad de sabotaje o un posible rayo, pero durante la investigación no se encontraron elementos que sustentaran estas sospechas. Sin embargo Shri W. Srinivasan, un oficial de Hindustan Aircraft Company y miembro de la comisión india de investigación, escribió en su reporte que había habido una falla estructural que impuso una carga en las alas con una falla cerca de "la costilla" número siete. Srinivasan hizo énfasis en su punto válido, que si se hubiera atendido, posiblemente los dos próximos accidentes que se sucedieron habrían podido ser evitados. Eso

significaba que las autoridades aeronáuticas inglesas deberían aceptar que el Comet tenía una falla estructural de diseño y que debería ser reconstruido totalmente, lo cual nunca iba a suceder. Mientras tanto el Comet 2, mas grade y más rápido, ya estaba volando.

A solo horas de la misteriosa desintegración del Comet en el mar de Italia, BOAC anunció que se interrumpía la operación de todos los servicios del Comet. Pero tan solo unos pocos días más tarde BOAC anuncia que de la inspección inicial de los siete Comets en servicio, no mostraban ninguna debilidad en su estructura. Por las consecuencias económicas había una fuerte presión para poner los Comet de nuevo en servicio y se consideraba como parte del prestigio nacional. Apenas diez semanas del desastre de Elba, y sin haber encontrado causa justificable ni explicación clara de la tragedia de Calcuta, en un acto inconcebible de irresponsabilidad y orgullo, el Comet se reintegró al servicio. Sin embargo nuevamente los servicios del Comet en BOAC se operaban a máxima capacidad. El Presidente de BOAC, Sir Miles, voló en los Comet para demostrar su confianza en el avión.

Apenas dieciseis días después, increíble e inexplicablemente, el desastre nuevamente alcanza al Comet. Nuevamente era un vuelo que recién había despegado del aeropuerto de Roma en ruta hacia Egipto. Pero había algo muy cierto en este vuelo, no se podía achacar la tragedia al mal tiempo. Era un bello y despejado día sobre el Mediterráneo. Ligeramente antes de las siete de la tarde, el Capitán Wilhem Mostert al mando del Comet matrícula G-ALYY, se comunicó con el control de tráfico aéreo para reportar que se encontraba en ascenso para el nivel de 35.500 pies y estimaba el Cairo a las 21:20. A pesar de que el avión era de la flota de BOAC, era técnicamente un vuelo fletado por South African Airways. Por problemas técnicos el vuelo se había atrasado y al despegar del aeropuerto de Ciampino en Roma, el vuelo llevaba un día de retraso sobre su itinerario original. Momentos después de la comunicación, el avión desapareció de las pantallas del radar del control de tráfico aéreo. Estaba en una posición aproximada entre Nápoles y Stromboli, pero no se sabía de su suerte inmediata.

Serían las tres de la mañana cuando sonó el teléfono en la mesa de noche de Sir Miles, el Presidente de BOAC. Era un reportero del periódico News Chronicle para decirle que tenía información de Hamburgo que otro Comet estaba en problemas, atrasado y desaparecido. Sir Miles le contestó que no había ningún Comet volando cerca de Hamburgo y que mejor comprobara antes de publicar cualquier noticia. Pero casi inmediatamente el teléfono sonó nuevamente. La llamada era de la oficina de Operaciones de BOAC: otro Comet se

había desintegrado en vuelo matando a todas las personas a bordo. "Esta vez el mundo entero se me vino encima" comentó Sir Miles.

Patrullas de rescate encontraron pedazos del avión en un área de varias millas en la Bahía de Nápoles y al amanecer del siguiente día, varios cadáveres. Inmediatamente Sir Miles llamó al Ministro de Transporte y ambos acordaron que todos los aviones Comet serían retirados provisionalmente de servicio.

Este desastre fue el fin y la muerte de todos los Comet del modelo 1 y 1A, los cuales nunca volvieron a volar ni llevar pasajeros, excepto aquellos aviones que fueron parte de la investigación posterior. El Certificado de Aeronavegabilidad de los Comet fue retirado por la Autoridad Aeronáutica de Inglaterra. Sir Winston Churchill, el Primer Ministro de Inglaterra, ordenó una investigación exhaustiva hasta determinar la causa de las tragedias del Comet.

El proyecto del Comet realmente no se había abandonado, con la esperanza que, una vez resuelto el misterio, el Comet rediseñado volvería a volar. BOAC mantuvo la orden para los Comets 2 y 3, sin embargo las líneas aéreas mundiales, inclusive PAN AM, cancelaron sus pedidos después de los dos primeros accidentes en Italia.

Conforme la investigación continuaba y no se encontraba indicios de una causa probable, se decidió detener la producción de los nuevos modelos. Se inicia una investigación masiva, sin precedentes en la aviación comercial, para tratar de encontrar la causa verdadera y el origen de los desastres del Comet. Arnold Hall, Profesor de Aeronáutica y director del Royal Aircraft Establishment, el centro a cargo de la Aviación Civil Británica, es designado por el Primer Ministro Churchill para dirigir la investigación.

Hall llamó a todo el personal de alto nivel a su oficina en Farnborough para comunicarles la decisión del Primer Ministro: "Esta investigación tiene la prioridad sobre cualquier otro asunto y debemos de dedicarnos con la máxima prontitud. Toda posibilidad debe ser examinada. No crearemos en nada hasta que lo hayamos probado, científica y conclusivamente. Tomaremos cada causa concebible como posible falla y no nos daremos por satisfechos hasta que podamos decir, honestamente, que la podemos eliminar."

Todas las víctimas del Comet murieron en una fracción de segundo, por un movimiento violento y una descompresión explosiva. Durante el proceso de investigación, Arnold Hall decide hacer

una prueba poco convencional sobre fatiga estructural. Se construyó un tanque sellado que se llenó de agua con el fuselaje de un Comet dentro del tanque y sus alas salían a los lados. Como dijo un observador: "Parecía una caja de zapatos con alas esperando para despegar". Con gatas hidráulicas flexionando las alas para simular las cargas en vuelo, con un cuarto de millón de toneladas de agua en el tanque, el Comet matrícula G-ALYU, conocido como YOKE UNCLE, fue sometido constantemente a ciclos de presurización, una y otra vez, veinte y cuatro horas al día los siete días de la semana.

Cuando YOKE UNCLE llegó a la fábrica en Farnborough tenía 1.221 ciclos de presurización y 3.539 horas de vuelo. Durante las pruebas fue sometido aproximadamente a 2.000 ciclos simulados de presurización, hasta que una mañana en Junio de 1954 YOKE UNCLE dio la sorpresa y la causa de los accidentes: una pequeña reventadura en una de sus ventanas. En simples términos era fatiga metálica. Esta pequeña falla microscópica podría pasar inadvertida, pero eventualmente y en forma abrupta se iba a rajarse. Por cientos de vuelos el avión estaría bien, pero repentinamente esa pequeña falla iba a crecer y ello sería la causa para que el fuselaje se partiera como una rajadura en un pedazo de tela.

Lord Brabazon, miembro del grupo investigador, insistió en que el problema era metalurgia y que no era aeronáutico. Pero esto no es cierto, metalurgia es parte de la aeronáutica. Los cálculos del Comet estaban equivocados.

La explicación no dejó satisfechos a los involucrados, pero sí fue aceptada, como lo fue la determinación de continuar la producción de un nuevo modelo revisado. Pero no todos coincidieron en que el Comet podría recuperar la Corona.

### **A manera de epílogo**

Cuando el Barón Ernst Walter Heves, director de la British Rolls-Royce Aero Division, visitó Seattle en 1955 en una visita de cortesía a BOEING para la presentación del DASH-80, que más adelante sería el Boeing 707, caminó pensativo alrededor del avión y dijo en tono suave de voz: "This is the end". Su anfitrión e Ingeniero de Boeing, George Schairer, le preguntó: "The end of what?", y el Barón Ernst Walter Hives le contestó: " The end of British Aviation". Después de la exhaustiva investigación y haber determinado que una falla estructural de diseño había sido la causa principal de las tragedias del Comet, se inicia la producción de los modelos 3 y 4 con un renovado y totalmente nuevo diseño con un retraso de 6 años. El modelo 3 nunca se desarrolló y la producción se concentró en el modelo 4C, con motores más potentes y con

tanques auxiliares de combustible. Se produjeron tan solo un total de 114 Comets de diferentes modelos, de una producción proyectada de 1.000 unidades.

El 4 de Octubre de 1958 un Comet 4C con 80 pasajeros a bordo, efectuó el primer vuelo directo Londres - New York con una parada técnica para combustible en Gander, Newfoundland.

Una semana después, un Boeing 707 de Pan American con 120 pasajeros hace el primer vuelo de un avión jet civil producido en Estados Unidos en la ruta New York/Londres. Casi en forma simultánea en 1959 Douglas Aircraft incorpora el Douglas DC8. En 1958, BOAC pone una orden firme por aviones BOEING 707. El 14 de Marzo de 1997 un Comet 4C matrícula XS235, operado por el British Ministry of Technology, efectuó el último vuelo registrado de un avión Comet.

No obstante las tragedias del Comet, debemos reconocer que ese audaz proyecto fue el principio de lo que hoy día es la aviación con aviones jet, tanto civiles como militares y en cierta forma el inicio de una era que culmina con la exploración del espacio. Durante la investigación de Hall de los accidentes del Comet, se esperaba que se llegara a conclusiones claras sobre preguntas e inquietudes que se hacían expertos y público en general: ¿Voló el Comet demasiado pronto? ¿Habían las autoridades aéreas inglesas, en su prisa por liderar el mundo en la era del jet, tomado una decisión irresponsable con las vidas humanas?

Sin embargo la respuesta más dramática vino del legendario Lord Brabazon de Tara, miembro del comité de investigación y pionero de la aviación, quien tenía la primera licencia de piloto de Inglaterra (B-1) al declarar ante la Corte sobre la investigación de las tragedias del Comet. Como una conclusión final, me permito transcribir textualmente y en inglés, las palabras de Lord Brabazon que resonaron en la Corte de investigación:

*You know, and I know the cause of this accident. It is due to the adventurous, pioneering spirit of our race. It has been like that in the past, it is like that in the present, and I hope it will be in the future. Here is a great imaginative project, to build a machine with twice the speed and twice the height of any existing machine in the world. We all went into it with our eyes open. We were conscious of the dangers that were lurking in the unknown. We did not know that fate was going to hold out for us in the future. Of course, we gave hostages to fate, but I don't believe that this Court or our Country, will censure us because we ventured. You would not have the aeronautical people in this country trail behind the world in craven fear lest they be censured in such a Court as this for trying to lead the world. Everything within the realm of human knowledge and wisdom was put into this machine.*

## CÓMO Y POR QUÉ LLEGÓ EL A320 A LACSA



**El A320 de LACSA en su pintura original.**

A mediados del año de 1985, si mal no recuerdo, por San Joaquín de Flores, en un “rancho” familiar en la casa de Jorge Araya Westover, quien era miembro de la Junta Directiva de LACSA, celebrábamos una reunión de amigos y compañeros de LACSA. En un momento determinado se inició una conversación sobre la necesidad futura de un cambio de flota en LACSA, en la cual participaba el Cap. Otto Escalante, quien en ese entonces ejercía como Presidente Ejecutivo. Yo intervine activamente, haciendo énfasis en que un cambio de flota es un proceso muy crítico y que, en una línea aérea relativamente pequeña como LACSA, una decisión equivocada podría comprometer el futuro de la empresa. Cambiamos de tema y la fiesta siguió su curso.

Pasaron unos días y la secretaria de Don Otto me comunicó que Don Otto quería verme. Regresando de un vuelo pasé a su oficina. Don Otto me comentó sobre la conversación sobre cambio de flota y me dijo que LACSA estaba en el momento de iniciar ese proceso y que si eventualmente me interesaría asumir ese puesto. Le agradecí el ofrecimiento y le pedí que me diera oportunidad de pensarlo.

A los pocos días regresé para confirmarle que sí me interesaba y le pedí dos condiciones: establecer la Gerencia de Cambio de Flota, la cual respondería directamente a la Presidencia Ejecutiva y que debía prepararme para ejercer esa función. Don Otto estuvo de acuerdo. Eventualmente, durante el proceso, se cambió el nombre a Gerencia de **Planificación** de Flota.

Busqué información sobre cursos referentes al tema y encontré que IATA (International Air Transport Association) ofrecía cursos sin costo para las aerolíneas miembros, que era el caso de LACSA. Asistí a un curso de IATA sobre Planificación de Flota en Mayo de 1986 en Santiago de Chile, con César Goldoni (+) Gerente de Operaciones. Un año después, en Mayo de 1987, por dos semanas asistí a otro curso de IATA sobre Airline Management, en la ciudad de Bath en Inglaterra.

Integramos un pequeño grupo de trabajo con el Lic. Pablo Manso (+), Gerente de Planificación Comercial, el Lic. William Cubillo, Gerente Financiero, Marcos Padilla, Gerente de Mantenimiento y el suscrito. Iniciamos los primeros contactos con los diferentes fabricantes de los aviones que eventualmente podrían ser opciones para LACSA: BOEING, DOUGLAS y AIRBUS.

#### **La década de los años 80 y la aviación comercial**

BOEING tenía una posición privilegiada como fabricante de aviones comerciales: B747, B767, B757, B727, B737 y el B707, ya no en producción pero en uso activo de muchas aerolíneas a nivel mundial. DOUGLAS tenía el DC10 y diferentes versiones del DC9. Se integró con McDonald y produjo el MD11 y las series del MD 80. Eventualmente fue adquirida por BOEING y llegó a desaparecer.

AIRBUS estaba iniciando su participación en el mercado de la aviación comercial. Se hizo presente con el A300-B4, primer avión bimotor de cuerpo ancho y luego el A310, para competir con el B767. En los Estados Unidos, EASTERN AIRLINES fue el primer operador de AIRBUS con el A300-B4 y PAN AMERICAN con el A310. En América Latina hubo una sola incursión con un A300-B4 en AEROVIAS CONDOR de Colombia, la cual no tuvo éxito y la operación fue cancelada.

Iniciamos el proceso recabando información estadística de pasajeros y ocupación en las diferentes rutas de las aerolíneas que prestaban sus servicios en Costa Rica. En la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica (DGAC) encontramos abundante información histórica

actualizada. Montamos cuadros estadísticos usando programas de computación muy básicos que empezaban a estar disponibles para uso común.

Los estudios preliminares nos llevaron a la conclusión inicial, que la primera opción a considerar sería la introducción de aviones de cuerpo ancho en las rutas de Los Angeles / Centro América y la ruta San José / Miami / San José. En la ruta de Los Angeles, los aviones de cuerpo ancho, nos permitían aumentar considerablemente la oferta y a la vez resolver el serio problema de los excesos de equipaje de Los Angeles hacia Centro América. En la ruta de Miami, podríamos aumentar la oferta, ser más competitivos y transportar la carga que eventualmente nos permitiría eliminar la operación carguera. Basados en estas conclusiones iniciales, las posibles opciones se redujeron al B767 y el A310. La primera etapa sería la introducción de los aviones de cuerpo ancho y posteriormente la eventual sustitución de los B727-200.

En nuestro grupo de trabajo, Pablo Manso se dedicó a la Planificación Comercial: rutas y frecuencias. William Cubillo a los análisis financieros de costo y operacionales. Personalmente me dediqué a los análisis de rendimiento.

Nos reuníamos con frecuencia para comparar e integrar la información. Durante el proceso, se dio una coyuntura histórica que difícilmente se volvería a presentar:

- 1) El precio de mercado de los aviones B727-200 de LACSA
- 2) El interés de AIRBUS de introducir sus aviones en Latinoamérica
- 3) La competencia entre Pratt & Whitney y CFM por sus turbinas
- 4) El aumento en los precios de los combustibles y sus derivados

Estos factores fueron determinantes y sin ellos no habría sido posible el proceso de cambio de flota.

Desde el inicio se pudo determinar que tanto el DC10 como el DC9 ofrecidos por Douglas, no reunían los requisitos para competir como una posible opción; esto determinó que las opciones a considerar estaban entre BOEING y AIRBUS.

Se iniciaron los contactos directos con BOEING y AIRBUS. Las alternativas eran el B767 y el B757 de BOEING y el A310 y A320 de AIRBUS. BOEING dio por un hecho que tenían asegurada su opción y que AIRBUS no tenía ninguna posibilidad. Su participación fue muy

pasiva y se sentaron a esperar. En el caso de BOEING el B737 no era una opción y el B757 presentaba un problema por su capacidad volumétrica, que es la relación entre el volumen de sus compartimentos de carga y su capacidad de pasajeros. Esto era determinante, pues lejos de solucionar el problema de los excesos equipaje, lo hacía más crítico.

Exceptuando los aviones de cuerpo ancho, el B727-200 tenía la mejor capacidad volumétrica, seguida por el A320. El B767 y el A310, como opción de cuerpo ancho, competían lado a lado en rendimiento y costos de operación.

El A320 de AIRBUS recientemente había llegado al mercado de la aviación comercial. Los términos "Fly-by-wire", "Glass Cockpit" y "Side stick" eran la nueva y controversial tecnología. Nuevas turbinas de alto rendimiento complementaban la opción. AIRBUS inicia una campaña muy agresiva. Hace varias visitas con información técnica y operacional y nos ofrece soporte para los análisis de rendimiento y costos. Con representantes del área de operaciones y mantenimiento, hicimos varias visitas a Toulouse, Francia, base de AIRBUS. Tuve oportunidad de volar el simulador del A320 y recibir amplia información sobre la nueva tecnología.

Durante este proceso, una vez más, la industria de la aviación entró en una de sus crisis cíclicas. Tradicionalmente las líneas aéreas compraban los aviones directamente al fabricante. Recientemente se había establecido una nueva opción para que las líneas aéreas pudieran alquilar los aviones a corporaciones financieras dedicadas a operar bajo esta nueva modalidad, conocida como arrendamiento o "leasing", donde las empresas de "leasing" compran los aviones al fabricante y los dan en alquiler al operador, o sea a las líneas aéreas.

Eventualmente AIRBUS nos informó que GATX, una compañía de arrendamiento de aviones con base en San Francisco, California, tenía 4 A320 disponibles, conocidos como "cola blanca" y que ofrecía en términos muy favorables. Optar por esta opción significó darle vuelta al proceso, o sea, postergar la introducción inicial del cuerpo ancho. Cuando, junto con AIRBUS, iniciamos los análisis de rendimiento, el A320 tenía turbinas con 25.000 libras de empuje. Dos opciones disponibles: Pratt & Whitney con el IAE V2500 o la GE / SNECMA con el CFM-56-5A1. Los aviones de GATX venían equipados con las turbinas CFM de 25.000 libras de empuje.



Primera visita a AIRBUS en Toulouse, Francia. 26/29 de enero de 1986

**Marcos Padilla, Gerente de Mantenimiento- José Pablo González, Gerente de Planificación de Flota- Rafael Alonso, Director Comercial para América Latina, AIRBUS Cesar Goldoni (+) Gerente de Operaciones - Carlos Carvajal, Mantenimiento**

Con estas turbinas, en los análisis de rendimiento en los aeropuertos críticos, específicamente en el Juan Santamaría, pista 07, el rendimiento del A320 era muy marginal y no daba para la ruta San José - Miami con capacidad máxima de 150 pasajeros. Afortunadamente AEI y CFM ofrecieron una nueva versión con 26.500 libras de empuje, en el caso de los aviones de GATX, las turbinas CFM-56-A3.

Iniciamos una negociación y logramos que CFM, sin costo adicional para LACSA, hiciera el upgrade a las turbinas A3 y con las 26.500 libras se logró un rendimiento satisfactorio. Como los aviones eran de GATX, CFM accedió, pero puso como condición que sería solamente si los aviones eran operados por LACSA, o sea que si los aviones regresaban a GATX, las turbinas serían degradadas a 25.000 libras, como de hecho así sucedió. Los aviones de LACSA (GATX) se usaron por AIRBUS para la certificación de las nuevas turbinas. La llegada del A320 confirmó, como opción lógica, al A310 para el cuerpo ancho para mantener la similitud de la flota.

Iniciamos la negociación con GATX para el arrendamiento de los cuatro A320: dos en arrendamiento directo y dos en arrendamiento con opción de compra. Posteriormente estos dos aviones se convirtieron en arrendamiento directo.

De aquí en adelante entramos en el proceso de introducción del A320 y empezamos a sumar costos: transporte, alojamiento y viáticos para las tripulaciones y personal de Mantenimiento y Operaciones, herramientas especiales (special tooling), barras de remolque, y lo más crítico: REPUESTOS.

Es la norma de la industria operar con una confiabilidad de despacho (dispatch reliability) de un 98%, lo cual determina la inversión inicial de repuestos para garantizar la operación. El catálogo de repuestos presentado por AIRBUS era la módica suma de \$2.000.000, si, DOS MILLONES DE DOLARES, sin contar las turbinas que tenían un costo de \$5.000.000 cada una.

En LACSA en ninguna gaveta había \$2.000.000 desocupados. Y entramos en una negociación con AIRBUS para reducir la inversión inicial de repuestos, con la advertencia de que no se podría garantizar el 98% de la confiabilidad de despacho. Se inició la operación y sorprendentemente se mantuvo y se mejoró el 98%, tal es la confiabilidad y rendimiento de estos nuevos aviones y la nueva tecnología.

Después de aproximadamente 5 años de iniciado el proceso de Planificación de Flota, el 9 de diciembre de 1990 llegó el primer A320 a Costa Rica, al mando del Cap. Larry Rockliff de AIRBUS y el Cap. Ludwig Schlager (+) de LACSA. Al día siguiente se inició la operación en la ruta a Miami y el entrenamiento en ruta de las tripulaciones que, previamente, habían completado su entrenamiento básico en Toulouse, Francia, Base de AIRBUS.

LACSA fue el primer operador de los aviones A320 de AIRBUS en América Latina, y posteriormente MEXICANA. Una firma inversionista Japonesa compró acciones de LACSA que le dieron el control de la compañía. Para la continuidad del cambio de flota y la adquisición de los A310, se llegó a un acuerdo para que, a manera de inversión, el Grupo Japonés compraría los A310 a AIRBUS y los daba en alquiler a LACSA. Este fue un proceso totalmente diferente, pues nos correspondió la definición del avión directamente con AIRBUS.

Los fabricantes venden básicamente el fuselaje y el propietario sufre los diferentes componentes: Buyers Furnished Equipment (BFE). Turbinas, frenos, aviónica, APU, galley, cabina, asientos, y otros componentes, cuya entrega está sometida a un estricto cronograma coordinado con la línea de producción.

Eventualmente LACSA rescindió el contrato de los A310 con AIRBUS. Para esa fecha yo me había retirado y por lo tanto, no tengo conocimiento de las razones por las cuales se tomó esa decisión.

#### **Como cierre...**

He querido hacer este relato, para dejar testimonio a futuro y por mi experiencia personal en este proceso. Las personas que participamos activamente, estamos en edades avanzadas, retirados o desafortunadamente fallecidos. Durante este proceso, las tripulaciones que actualmente vuelan estos aviones, no habían nacido, eran adolescentes o pilotos activos.

Es importante recordar, que en los años 80, las primeras computadoras estaban en su fase de desarrollo. La Mac Intosh de APPLE, salió al mercado en Octubre de 1983. Había que utilizar "lenguajes" o crear las fórmulas para correr los programas. Nadie hablaba de "Excel", "la internet", "Lap Tops" y mucho menos tabletas o teléfonos inteligentes. En ese entorno, era muy controversial hablar del uso de computadores en la aviación.

**"Ahora sí, le están dando el control del avión a las computadoras, yo no me monto en un avión."**

Un proceso de cambio de flota es una decisión a largo plazo y debe ser el resultado del análisis comprensivo de múltiples factores, tanto económicos como operacionales. Llegué a estar convencido que, en el "Fly BY Wire", el "Glass Cockpit" y el uso masivo de computadores para los controles de vuelo y sistemas, estaba el futuro de la aviación.

Debo reconocer el apoyo durante este proceso de parte de la Presidencia Ejecutiva de LACSA. Inicialmente con el Capitán Otto Escalante y el Lic. Mario Quirós al retiro de Don Otto. Así como a la Junta Directiva. A los compañeros del Grupo de Trabajo y a las múltiples personas que en una u otra forma, dentro y fuera de LACSA, participaron y contribuyeron en este proceso.

Mención especial a mi amigo Rafael Alonso, actual Presidente Comercial para América Latina de AIRBUS, sin cuya participación, dedicación y esfuerzo el A320 nunca habría llegado a LACSA y eventualmente su introducción al mercado de América Latina.



**Cap. José Pablo González y César Goldoni (+) en el simulador del A320  
Toulouse, Francia Enero 1986**

## CORTITAS

Sucedió en un vuelo carguero de San José a Miami, en un Curtiss C46, con Don Guillermo "El Macho Núñez" y Rafael "Socoyón" Coronas como copiloto. Cruzando a 9000 pies, en la época de invierno, se empezaba a poner muy frío (el C46 no tenía calefacción de cabina). Coronas le pregunta a Macho Núñez: "Capitán, ¿nos bajamos a 7000 pies?" y el Cap. Núñez le contesta: "Bájese usted, yo me quedo a 9000".



Cabina de Pilotos - CURTIS C46

En aquellos tiempos, volando los CESSNA 170, nos empezábamos a meter en instrumentos. Pasábamos una nube y salíamos todos torcidos. Lo que sigue a continuación, me lo contó Enrique Carr (+). En un vuelo llevaba como pasajero, en la silla de la derecha, al Obispo de San Isidro de El General.

Se metieron en instrumentos y me dice Enrique: cuando vi al Obispo todo colorado y que la Cruz le colgaba al frente de la cara, yo pensé: AQUI ALGO ANDA MAL...

En el Aeropuerto de La Sabana volábamos con ALPA (Aerolíneas al Pacifico) un CESSNA 170 y efectuábamos un vuelo semanal a Golfito a llevar verduras. Al contratista del vuelo, solo me acuerdo que lo conocíamos como "Garrobo", le daba mucho miedo volar, pero a pesar del todo, siempre nos acompañaba en los vuelos.

En uno de esos vuelos, con Enrique Carr, se metieron en unos aguaceros y cuando Garrobo estaba de lo mas asustado, Enrique le dice: "Garrobo prestame cincuenta pesos". En medio de aquel gran susto, sacó los cincuenta pesos y se los dio.

Al regresar a San José y ya en tierra firme le dice Garrobo: Mira "h.p". lo que son esos cincuenta pesos me los tenés que pagar.....



CESSNA 170

El capitán Teodorico "Toco" Zamora no tenía nada de afeminado, pero en son de broma, cuando se topaba a otro tripulante en la rampa, le daba un beso en el cachete. En una oportunidad se topó con Macho Nuñez, hombre de muy pocas pulgas, que conociendo a Toco y al verlo venir, se paró en raya y le dijo: "Toco, si me das un beso, es el último beso que vas a dar en tu vida"

En el Aeropuerto de La Sabana, entre vuelo y vuelo local, caminábamos por la rampa y a veces llegaba un muchacho joven que vendía empanadas.

En una oportunidad se le acercó el Cap. Jorge A. Cordoba (+) y le dijo: Cuantas empanadas te quedan. Cuatro. OK dámelas todas. Y el muchacho le contesto: ¡Ah sí! ¿Y después que vendo?



**Aeropuerto de La Sabana**

Isidro, Isidro - Palmar: Era la llamada por radio de la agencia de AVE en Palmar Sur a la base de operaciones en San Isidro del General.

Los días de pago en la zona bananera había mucho movimiento llevando pasajeros a San Isidro para continuar en autobús a San José. La otra opción era salir desde Puerto Cortés en lancha por el río Térraba y a Puntarenas.

- Isidro, Isidro - Palmar: ¿Esta don Fernando por ahí?

Don Fernando Cruz era el dueño de AVE. El que llamaba por radio era el capitán XX (+), de quien me reservo el nombre.

- Está muy ocupado. ¿Que se le ofrece?
- Dígale que quiero hablar con él.
- Adelante Palmar.
- Mire don Fernando, es que no cierra la puerta del avión.
- Vea a ver qué hace, amárrela o haga algo. No nos podemos atrasar con tantos pasajeros.
- Bueno don Fernando, tal vez fue que no me entendió bien, es que la puerta no entra en el marco.

Lo que no había explicado el Capitán, era que en el aterrizaje había caído muy fuerte y todo atravesado, que el fuselaje se había torcido y que por eso ¡la puerta no cerraba !

Los sobre cargos en los vuelos locales, eran personas muy humildes y la verdadera función era ayudar a cargar y descargar el avión. Sin embargo, cuando había un vuelo especial se les daba oportunidad para que salieran del país.

En una ocasión, en un vuelo a El Salvador para llevar un equipo local de fútbol, el sobre cargo era Juan Rodrigo Guerrero. En ruta se puso medio malo el tiempo y un poco de turbulencia.

Para calmar a los pasajeros, Guerrero les dijo: "Mejor pónganse el uniforme, porque van a jugar contra el Torino."

**Nota:** El Torino era un equipo de fútbol italiano, cuyos miembros habían perecido recientemente en un accidente de aviación



En una oportunidad, volando en Aerovías Cariari un Beechcraft C45, conocido como “El Picapiedra”, en la ruta de San José a Guápiles, comenzó a llover y por la ventana corrediza del lado derecho, donde iba sentado un pasajero, se empezó a meter un poco el agua.

Al lado del piloto había un pequeño compartimento donde estaban las listas emplastificadas de chequeo y de emergencia.

Metí la mano y le pasé una lista al pasajero, con la intención que la usara para protegerse un poco del agua que se colaba por la ventana. El pasajero coge la lista y lee “LISTA DE EMERGENCIAS”.

Con la voz y las manos en un temblor me decía: “¿QUE LE LEO, QUE LE LEO CAPITAN?”



**Beechcraft C45**

### SON GALLINITAS

En Ciudad Quesada, había un joven muchacho entusiasta de la aviación que quería aprender a volar.

Finalmente un día lo llevaron en una avioneta. Estaba muy emocionado y se asomó por la ventana y dijo: "Mirá, desde aquí parecen gallinitas."

Y el piloto le dice: "No parecen, "SON GALLINITAS". Todavía estamos en tierra."



En Aerovías Cariari, estaba recibiendo entrenamiento un piloto joven y muy sencillo como copiloto del Douglas DC3.

En el DC3, después de bajar hidráulicamente el tren de aterrizaje, había que asegurarlo mecánicamente con una palanca localizada en el piso de la cabina, al lado del pedestal entre los dos pilotos. Una vez que la palanca estaba abajo, se le colocaba un seguro que impedía que se actuara accidentalmente.

El capitán le pidió que bajara el tren, pero al tratar de asegurar la palanca, se le pegó la mano.

El capitán extrañado le pregunta: "¿Que te pasa?"

Y él le contesta: "**Yo apriendo a volar este avión, onque me truece la mano.**"

## ZUÑIGA

Estando en las oficinas de Aerovías Cariari, recibí una llamada de Zuñiga (Mano Loca) que era el agente nuestro en Guápiles: "Mire don José Pablo, a ver si puede venir por acá. Es que se nos hizo un problema con la señora que limpia la casa."

Teníamos alquilada una casa bastante cómoda, adonde vivían nuestro agente y los pilotos que estaban basados en Guápiles volando los CESSNA 180. Una señora, bastante agraciada, se encargaba de limpiar la casa, lavar la ropa y atender otras necesidades.

En una oportunidad llegó un nuevo piloto, que recientemente se había incorporado a la empresa. Pasaron varios días y le preguntó a los compañeros cómo se hacía para conseguirse una "amistad".

"No hay problema", le dijeron. "Es la señora que limpia. Nosotros nos vamos a ir en la mañana y vos te esperás a que ella venga. No te preocupés, porque al principio es un poco incómoda, pero insistí y no le hagas mucho caso."

Dicho y hecho. Llegando la señora, el piloto le salió envuelto en un paño cubriéndole lo estrictamente necesario. La pobre señora, que era una persona muy decente, lo único que acató fue gritar y tratar de quitárselo de encima.

Todo había sido una patraña de sus compañeros.

No sé qué habrá sido de la estimable señora, pero todos los actores todavía están vivos, por lo cual me voy a guardar los nombres, por ahora...

## EN PATRULLA EN PUNTARENAS

Al inicio de la década de los años 70's, Rafa Coronas y yo teníamos una escuela de aviación basada en el aeropuerto de La Sabana.

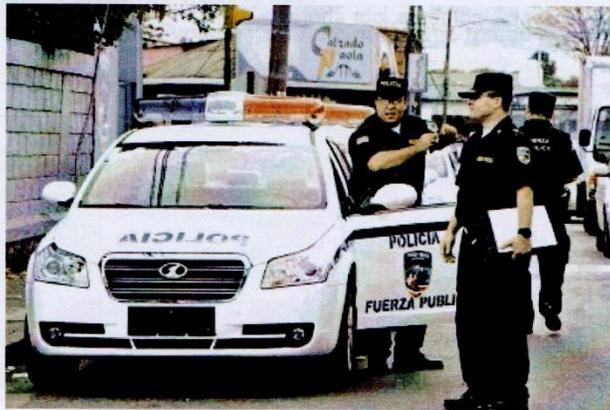
Yo fui muy aficionado al fútbol y liguista incondicional, afición que compartía con mi buen amigo Carlos "Talo" Lizano.

En una oportunidad La Liga jugaba en Puntarenas contra el equipo local. José Luis "El Rápido Ortiz", reconocido narrador deportivo, era nuestro común amigo.

Como el Rápido tenía que ir a narrar el partido, decidimos que fuéramos los tres en un avión de la escuela el domingo en la mañana a Puntarenas.

Ganó La Liga y saliendo del estadio, el Comandante de Plaza reconoció al Rápido y se vino a saludarlo. En la conversación se comentó que esperábamos coger un taxi para ir al aeropuerto y regresar a San José. El Comandante nos dijo que de ninguna manera, y le ordenó a una patrulla que nos llevara al aeropuerto.

Alguien que me conocía vio que me estaban metiendo en la patrulla y como conocía a Mario Lacayo de Operaciones de LACSA lo llamó y le dijo: "¿Vos sabes si José Pablo vuela mañana?, porque yo vi cuando se lo cargaron en una patrulla en Puntarenas".



**Francisco "Paco" Hernández Romagoza (+)**



**T 28**

Si tuviera que describir a "Paco" Hernández en pocas palabras, sería muy fácil: "Un Caballero del Aire". Fuimos compañeros en LACSA y en 1973 / 1977, estuvimos basados en Miami, Florida, volando el BAC-111 para Cayman Airways.

Paco, con Armando Dambrosio (padre), Rodrigo Cuesta y Alejandro Carrillo estuvieron en la base Naval de Pensacola en Florida, recibiendo entrenamiento con una beca del Gobierno de Estados Unidos. Por los años setenta, Rafael Coronas y yo teníamos una escuela de aviación, IACA, en el aeropuerto de La Sabana. En las tardes, de vez en cuando, aparecía Paco y los alumnos se reunían con él en la pequeña rampa donde parqueábamos los aviones de la escuela y hacían rueda sentados en el zacate para disfrutar las historias que les contaba.

Por ese entonces apareció un avión T 28, de padres desconocidos y de dudosa reputación, que tenía meses de estar parqueado en el aeropuerto de La Sabana. Casualmente era un avión de los cuales Paco había volado durante su entrenamiento en Pensacola. No sé cómo o por qué surgió la idea de que Paco volara el avión. Misteriosamente Paco consiguió el permiso. y entre todos hicimos una "vaca" para comprar la gasolina.

El día designado apareció Paco con su traje de vuelo color naranja y un paracaídas al hombro, supongo que eran de su tiempo en la Academia Naval.

Aquello fue toda una algarabía. Compramos la gasolina, Paco se instaló en la cabina y procedió a la cabecera de la pista 07. Despegó y lo dejó rasante, lo jaló e hizo un viraje pronunciado por la izquierda y ahí lo perdimos de vista.

Todos aplaudimos y empezamos a esperar y nos preguntábamos por dónde aparecería el avión. Nada. Pasaron otros minutos y nada. Nos empezamos a preocupar.

Y cuando menos lo esperábamos aparece el avión, a toda velocidad cruzando la pista de norte a sur, rasante, a escasos cien pies sobre el terreno.

Al pasar sobre la pista hace un "roll", seguido de un ascenso casi vertical y le mete otro roll. Vira por la derecha, se estabiliza y aterriza en la pista 07.

Cuando parquea el avión de regreso a rampa, aquello fue un recibimiento como si fuera un héroe, o quizás realmente lo era. Solo nos faltó alzarlo en hombros. Se había compensado ampliamente el pago de la gasolina.

Pasado un tiempo le pregunte a Paco: "Sacame de una duda, ¿para donde te fuiste ese día que nos dejaste preocupados y esperándote?"

"Mirá Pablo. Hacía tiempo que no volaba esos aviones y entonces me fui por San Ramón para meterle un par de roles. NO LES PODIA QUEDAR MAL."

## FUEGO, FUEGO.....

COMO ME LO CONTARON, LO CUENTO Y COMO YO NO LO VI, ME VOY A RESERVAR LA VERACIDAD DE LOS HECHOS.

El aeropuerto de La Sabana tenía una calle de rodaje pavimentada, que salía de la rampa principal hacia el sur, pasando al lado del hangar de mantenimiento de SALA y hasta el límite del aeropuerto. Al final había dos hangares: uno de AVO (Aerovías Occidentales) y otro de la Compañía Bananera, donde parqueaban un Beechcraft 18 y posteriormente un DC3 ejecutivo.

Al oeste de esta calle había un área de zacate donde se estacionaban algunos aviones.

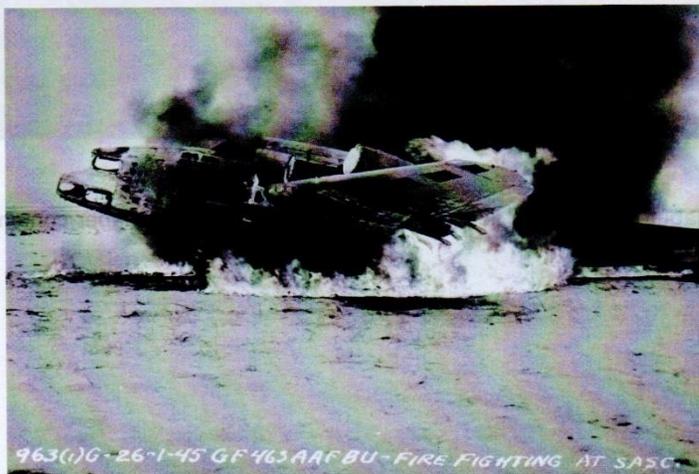
En esta oportunidad había dos aviones bimotores de pasajeros que tenían algún tiempo de no volar por problemas de mantenimiento. El mecánico encargado se dirigió a uno de los aviones y empezó a rodar los motores. "Sorpresivamente" el avión cogió fuego. El mecánico se tiró del avión: FUEGO, FUEGO.

Los mecánicos de SALA cogieron un equipo de extinción de incendios, que era un tanque con agua montado en una carreta con ruedas y empezaron a empujarlo hacia el avión en llamas.

El mecánico, al ver las malas intenciones de los "bomberos", empezó a gritar: "Va a estallar, va a estallar. La gasolina, la gasolina."

De inmediato los mecánicos de SALA le dieron vuelta a la carreta y empezaron a correr para alejarse del siniestro.

En unos minutos del avión no quedaba nada, solo un poco de hierros humeantes y retorcidos.



## NOSTALGIA

*Una vez que has probado el vuelo, siempre caminaras en la tierra con los ojos mirando al cielo, porque ahí has estado y ahí siempre estarás.*

Henry Van Dike



Gracias por haber caminado la tierra dejando huella. Gracias por haber contemplado la tierra desde el cielo.

Nota del editor:

El autor del texto consultó información histórica y técnica en el sitio web <https://www.wikipedia.org/>, para una mejor contextualización de sus memorias.

Algunas de las historias contenidas en el presente libro fueron previamente publicadas por el autor en el sitio web <http://jotape-tangoindia.blogspot>

Este libro no tiene valor comercial.

Dirección electrónica del autor: [jotaperetirado@outlook.com](mailto:jotaperetirado@outlook.com)

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

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

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

*José Pablo González*