

Mas historias para ser contadas...

INDICE

- 1) Fechas para recordar**
- 2) No siempre fue así de fácil**
- 3) El Curtiss C46 "Commando"**
- 4) La LACSA que yo conocí**
- 5) Nostalgia**
- 6) Instituto Aeronáutico Centroamericano - IACA**
- 7) Aerovías Cariari S.A. - ACASA**
- 8) La Zuriñaca**
- 9) Secuestro**
- 10) LACSA 620**

FECHAS PARA RECORDAR

Diciembre 17 1903

Los hermanos Wright, Orville y Wilbur efectuaron el primer vuelo controlado en Kitty Hawk, Carolina del Norte.

El primer vuelo dura 12 segundos y recorre 180 pies. El último de 5 vuelos dura 59 segundos y recorre 852 pies.

Mayo 20 1927

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

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

El 7 de enero de 1928, llegó Lindberg a Costa Rica

Marzo 1932

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

Octubre 1934

Román Macaya funda Aerovías Nacionales con aviones bimotores Curtis Kingbird

Abril 1940

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

Octubre 5 1945

Se fundó LACSA, Líneas Aéreas Costarricenses S.A.

Inicio operaciones el 1 de junio de 1946.

Octubre 14 1947

Brigadier General Charles Elwood Yeager (Chuck) reconocido en 1947 como el primer piloto en alcanzar la velocidad del sonido en vuelo nivelado.

A una temperatura de 20 grados centígrados, la velocidad del sonido equivale a 1.235 km/h o 767 mph.

Julio 20 1969

Neil Armstrong en Modulo Lunar Apollo 11 él fue el primer ser humano en "caminar" en la Luna seguido por Buz Aldrin.

"Es un pequeño paso para un hombre, pero un paso gigante para la humanidad"

Octubre 24 2003

Después de 27 años en servicio, se retiró el último CONCORDE.

Operado solamente por Air France y British Airways. A la fecha, el Concorde fue el primer y único avión comercial supersónico de transporte aéreo. Su velocidad de crucero a 60.000 pies era de 2160 km/hora, equivalente a Mach 2.04

No siempre fue así de FACIL

Es importante comunicarse con las nuevas generaciones de pilotos y hacerles saber que "No Siempre fue así de Fácil".

En octubre de 1953, recién graduado de Spartan School of Aeronautics en Tulsa, Oklahoma USA llegue a Costa Rica y en noviembre me integré como piloto de Aerovías del Valle "AVE" en San Isidro del General volando el Cessna 170. Posteriormente con "EXACO", Expreso Aéreo Costarricense basado en Puerto Limón.

Entré a LACSA en 1955 y después de 37 años me retiré en 1992 para trabajar como instructor y Simulator Technical Pilot, en el Centro de Entrenamiento de AIRBUS en Miami, Florida. 1993 / 2010 (17 años)

Vivo retirado en Fernandina Beach, una pequeña ciudad al Norte de Jacksonville, Florida.

En los años 50's, los pocos aviones privados, así como la mayoría de los aviones comerciales y las escuelas que operaban en La Sabana, no tenían radio de comunicaciones ni de navegación. La "comunicación" con la Torre era por medio de luces. Si tenías radio te comunicabas con la torre en HF: 3023.5

Todos nos conocíamos. Los operadores de la torre de La Sabana eran Oscar Ríos, El Cura García y Argus Antillon. Radio LACSA el Macho Roe.

No había en todo el país, una sola radio ayuda para la navegación aérea. Navegábamos con rumbo y tiempo y referencia a radio emisoras 4 comerciales. La Voz de la Víctor, con su torre en Barrio México, prácticamente en la cabecera de la pista 25 del Aeropuerto de La Sabana.

Radio Universitaria en el Paso de La Palma y una radio emisora poco confiable en Turrialba.

Las únicas pistas asfaltadas eran Palmar Sur, Golfito y posteriormente Limón, que contaba además con un sistema rudimentario de iluminación con "candilejas"

Todas las otras pistas eran de lastre o zacate. Durante el verano en Guanacaste operábamos con vientos de 40 / 50 millas.

Con la operación del nuevo Aeropuerto de El Coco, actualmente Juan Santamaría, se instalaron las primeras radio ayudas para la navegación aérea: 2 Radio Faros ADF (Automatic Directional Finder) HORCONES y CIRUELAS que en forma de "Race Track" permitían un patrón de espera y aproximación final a la pista 07 y eventualmente un VOR y un Radio Faro en Limón.

Para la operación carguera a Miami, un vuelo de 5:30 hrs. no había 4informacion meteorológica sobre el tiempo en ruta.

El Curtis C46 solo tenían dos receptores de ADF para la navegación.

Las comunicaciones eran en HF. Un solo radio en VHF con unas 6 frecuencias para las comunicaciones esenciales

Las radio ayudas en ruta a Miami eran un radio faro (ADF) en Swan Island (Isla del Cisne) en la costa oeste de Honduras y un radio faro en Gran Cayman.

No siempre fue así de FACIL

EL CURTIS C-46 "Commando"

Fabricante: Curtis-Wright, Buffalo. New York

Higgins Aircraft, Michaud LA.

Primer vuelo: 26 marzo 1940

Producción: 1940 - 1945

Total: 3.181

El Curtis C-46 "Commando" es un bimotor derivado del Curtis CW-20, inicialmente conocido como Condor III.

El prototipo del CW-20 tenía doble estabilizador vertical, 2 motores Wright Cyclones R2600 de 1600 HP y eventualmente presurizado con capacidad para 36 pasajeros.

Hizo su primer vuelo el 26 de marzo de 1940 al mando del Piloto de Prueba Edmond T. "Eddie" Allen.

Se hicieron varias modificaciones, incluido un solo estabilizador vertical para mejorar la estabilidad a bajas velocidades.

En 1942 el nombre "Commando" se usó por primera vez en la publicidad del fabricante.

Durante la Segunda Guerra Mundial el C46 fue incorporado a la United States Air Force y U.S.A. Navy/ Marine Corps, bajo la designación R5C.

Se hizo famoso durante la operación China-Burma-India (CBI) volando sobre la Cordillera Himalaya, conocida como "The Hump" y en el transporte de carga en el Atlántico Sur.

Después de la Segunda Guerra Mundial unos pocos C46 fueron usados en las aerolíneas de pasajeros, pero la disponibilidad de C47's (DC3) dominaban el mercado y los C46 fueron delegados al transporte de carga. Fueron modificados con motores Pratt & Whitney R-2800-43 de 2.000 HP y hélices Hamilton Standard de tres aspas para el uso comercial en la aviación civil para pasajeros o como cargueros.

LACSA Y EL CURTIS C46

(*) Referencia: Airlines Hotels Pan Am and Me

By: Robert Smith

" En junio de 1949 Robert Smith fue enviado por Pan Am a Costa Rica como Gerente de LACSA.

LACSA acumulaba pérdidas por 38 meses consecutivos y desde su fundación había perdido tres veces su capital y le debía a Pan Am, su principal acreedor \$500.000. Tremenda suma para una pequeña aerolínea sin ningún futuro predecible"

La competencia local, TACA de Costa Rica, tenía 4 Douglas C47 con

capacidad para 28 pasajeros, pero no tenía derechos para volar internacional.

Después de la revolución de 1948 en Costa Rica los 3 DC3 de LACSA fueron volados a Nicaragua y confiscados por el Gobierno de Anastasio Somoza.

PAN AM hizo un contrato de arrendamiento por 2 Douglas DC3 con capacidad de 21 pasajeros, pero las pérdidas continuaron y se aumentaban.

La Junta Directiva estaba muy preocupada. Legalmente LACSA estaba en Bancarrota.

"Robert Smith: En mi primer mes como Gerente de LA CSA se tomaron 2 decisiones: Se logró un aumento considerable de las ventas y en vuelos de contrato (charter) y se convirtió el arrendamiento de los DC3 en un contrato de compra. Se logró operar con utilidad en Julio de 1949, después de 38 meses consecutivos de pérdidas.

No hubo más pérdidas mientras yo fui Gerente General"

En 1951 había cantidad de partes y equipos de guerra disponibles. Inicialmente LACSA compró 2 C-46 y 2 más posteriormente por \$5000 cada uno, en estricto efectivo. Los primeros 2 convertidos para 50 pasajeros. Los otros 2 como cargueros.

En Centro América las capitales, para su localización están aproximadamente a 1000 millas de Miami, la distancia más corta hacia los Estados Unidos.

Esto abrió una gran oportunidad para LACSA. El Curtiss C46 tenía suficiente alcance para volar estas rutas sin escalas.

Los vuelos cargueros a Miami pasaron de una vez por semana a un vuelo diario. Se estableció un vuelo diario a Miami vía Habana, Cuba y vuelos especiales a la Ciudad de México.

Inicialmente no había carga de San Jose a Miami y en vuelo directo de Miami a San Jose podían transportar solamente 8.000 libras de carga, principalmente electro domésticos.

El C46 en LACSA:

TI -1007 - Pasajeros

TI -1008 - Pasajeros convertible a carguero. Asientos removibles

TI - 1009 - Pasajeros

TI - 1010 - Carguero

TI - 1024 - Pasajeros

EPILOGO: Robert Smith.

"En un vuelo carguero a Miami, sobre volamos Gran Cayman. El capitán

era Carl "Carlitos" Overly, y me indico que se estaba construyendo una pista en Gran Cayman.

Fui inmediatamente al Civil Aeronautical Office en Miami. No tenían ninguna información, pero me sugirieron que fuera a Kington, Jamaica. Gran Cayman estaba entonces bajo la jurisdicción de Jamaica.

Efectivamente, se había construido una pista, pero no había ningún servicio ni combustible disponible.

A través de las oficinas de PAN AM en Miami, se llegó a un convenio con TEXACO para enviar barriles con gasolina de 100 octanes y establecer un servicio primitivo con bombas de mano.

En los vuelos cargueros de Miami a San Jose, con una parada técnica en Gran Cayman se logró incrementar la carga de pago en 5.000 libras.

"Conocí a Andrew Gerrard, Commissioner en Gran Cayman. Andrew necesitaba establecer un servicio entre Gran Cayman, Little Cayman y Cayman Brae para promover el turismo, y a la vez proveer servicios médicos y de emergencia para las islas y se fundó "Cayman Airways

NOSTALGIA

Ante la falta de infraestructura vial, en los años de 1930, se establecen incipientes compañías de aviación para servir destinos en el territorio nacional. Fue así como surgieron ENTA (Empresa Nacional de Transporte Aéreo) y ANA (Aerovías Nacionales, esta última fundada por Román Macaya, pionero de la aviación nacional).

Estas líneas aéreas se dedicaron al servicio local y competían por los diferentes destinos. Eventualmente se establece TACA de Costa Rica.

A la vez Pan American Airways, inicia servicios de vuelos internacionales operando con aviones anfibios desde Chomes y posteriormente al Aeropuerto de Lindora.

Ante la competencia en las rutas internacionales, PAN AMERICAN decide establecer una línea aérea local en Costa Rica. Es así como se fundó LACSA el 5 de octubre de 1945 y el 1 de junio de 1946 se efectuó el primer vuelo con destino a aeropuertos dentro del territorio nacional.

LACSA adquiere TACA de Costa Rica y se integró en una sola línea aérea para el servicio local. Con los aviones CURTIS C46 se inician rutas internacionales, operando vuelos de excursión y eventualmente de itinerario con destino a la ciudad de México y Miami.

La aviación local se ha fortalecido, ofreciendo múltiples servicios a los diferentes destinos turísticos dentro del territorio nacional.

Costa Rica tiene 5 millones de habitantes.

En 2020 5.1 millones de turistas visitaron nuestro país. El turismo representa el 6.4 % de la economía nacional.

En la aviación internacional las rutas se regulaban en un estricto principio de **“reciprocidad”**.

LACSA va a Miami y PANAM viene a San José

En la Convención de Chicago en 1944 (*) se establecieron las 5 Libertades del Aire (ICAO Freedoms of the Air) y se reguló la política de **“cielos abiertos”**

Eventualmente LACSA se integra con AVIANCA como AVIANCA Costa Rica.

Debemos tener la capacidad de adaptarnos e integrarnos al proceso de la aviación civil a nivel mundial, de la cual Costa Rica no es la excepción.

(*) Para más información ir a la internet: ICAO Freedoms of the Air

INSTITUTO AERONAUTICO CENTROAMERICANO (*) IACA

(*) La intención inicial era eventualmente ofrecer los servicios en Centro América. Lo cual nunca se realizó.

Corría el año de 1965. Éramos pilotos de LACSA y después de los vuelos locales de ese día, Walter Steinworth (padre), Orlando Coto, Rafael Coronas y yo, nos reunimos en la casa de Ricardo "El Príncipe" Madrigal en el Barrio Amón.

Entre vodka y vodka conversábamos sobre diferentes temas. No recuerdo quien sugirió la idea de fundar una escuela de aviación. Se acabo el Vodka y nos fuimos para la casa.

Yo vivía en Barrio México y al día siguiente, como a las 9 de la mañana sonó el teléfono. Era Rafa Coronas.

Nos fuimos para el Aeropuerto de La Sabana y entramos por una calle de lastre que corría paralela a los hangares.

Al entrar, a mano izquierda, estaba el hangar del Instituto Geodésico y el taller de mantenimiento de Hernán Monteverde.

A la derecha, y paralelos a la calle principal, estaban los diferentes hangares de aviones privados y operadores de pequeñas líneas aéreas de servicio local y una escuela de aviación.

El primer hangar estaba desocupado y en lamentable estado.

El segundo hangar era de EXACO, la línea aérea de Francisco "Macho" Vanolli basada en Limón. Rafa y yo habíamos volado con Vanolli.

Le comentamos que estábamos analizando la posibilidad de establecer una escuela de aviación y buscábamos un hangar.

Le preguntamos sobre el hangar desocupado y nos dijo "es cosa de ustedes, ese hangar está en ruinas"

Ya teníamos hangar.

¿Y el avión?

Iniciamos una búsqueda en los aviones comerciales y privados que operaban en La Sabana. No había muchas opciones. La única era un Aeronca Champion de Jose Joaquín Trejos. El cual no estaba a la venta.

Tradicionalmente las escuelas de aviación operaban con el Piper Super Cub. Excelente avión, pero carecía de los instrumentos básicos de vuelo como Horizonte Artificial y Gyro Direccional. Era un avión convencional con rueda de cola. No tenían radio de comunicaciones. La "comunicación" con la torre era por medio de luces.

Los aviones CESSNA 170 y 180 dominaban el mercado local de las líneas aéreas y particulares.

En esos días llegó un Piper Cherokee Six a La Sabana. Era un avión monomotor para piloto y 5 pasajeros. ¡TRICICLO!

HT PURDY era el nuevo representante de la Piper para Costa Rica. Aprovechando el interés de la agencia por introducir los nuevos modelos, llegamos a un acuerdo para comprar un Piper Cherokee 150.

Paralelamente iniciamos los trámites y obtuvimos el Certificado de Explotación de la Dirección General de Aviación Civil para una Escuela de Aviación

Fui a recibir el avión a la fábrica Piper en Vero Beach, Florida. Me acompañó mi amigo Carlos "Talo" Lizano.

Volamos a Tallahassee, Florida. Houston Texas. Brownsville Texas. Veracruz México. San Salvador El Salvador y finalmente San José Costa Rica.

¡¡¡Estábamos listos!!!

Ya teníamos hangar y avión.

¿Y los alumnos?

Rafa y yo estábamos en la puerta de la escuela que daba a la calle principal...Un carro se detiene y se baja su chofer: ¿Buenos días, ustedes saben de una escuela de aviación?

Era Franco Mora, conocido profesionalmente como "APA". Primer alumno de la escuela.

Mas aviones:

La demanda fue tal que llegamos a tener 4 aviones:

Cherokee 150 TI 309 - Nuevo

CESSNA 172 TI 274

CESSNA 172 TI 398 - Nuevo

PIPER SUPER CUB - Nuevo

Compramos un LINK TRAINER a LACSA para los cursos de instrumentos.

La escuela fue un éxito. Teníamos estudiantes para la Licencia de Piloto Comercial, así como particulares para la Licencia de Piloto Privado y eventualmente comprar sus propios aviones.

Tuvimos varias alumnas, algo poco común en el ambiente de esa época.

Eventualmente la Escuela se vendió a Carl Petchel.

EPILOGO

Llegan a la escuela 2 nuevos alumnos: Carlos y Roberto Rojas, cuya familia eran los propietarios de la finca azucarera Atirro, en Turrialba y la bananera en Bremen en el valle de la vertiente Atlántica.

Posteriormente compraron su propio avión, un Piper Cherokee 235.

En un vuelo de ruta con Roberto volamos a Atirro, Bremen y San José, Sobrevolamos Guápiles y el Paso de La Palma para regresar al Valle Central.

Roberto me comento sobre los trabajos que observábamos en tierra desde el vuelo y que era solo el inicio de la nueva zona bananera del Atlántico.

Ese día nació Aerovías Cariari.

AEROVIAS CARIA S.A. - ACASA

Le conté a Rafael Coronas, socio en IACA la escuela de aviación, sobre el vuelo con Roberto Rojas y la posibilidad eventual de establecer una línea aérea local a la zona Atlántica, específicamente a Guápiles y Rio Frío.

Las rutas a la zona Atlántica no eran operadas por LACSA y consecuentemente no entrábamos en conflicto, pues ambos éramos pilotos regulares de LACSA.

Había 2 operadores locales que volaban a Guápiles, pero el servicio era muy irregular por las condiciones meteorológicas características en esta zona.

Para los aviones la opción eran los Beachcraft C45 TI-1028C y TI-1027C que volaban en Cayman Airways, subsidiaria de LACSA, pero que con la llegada del DC3 a Cayman Airways, se habían integrado a LACSA en Costa Rica para efectuar vuelos locales, especialmente a Upala y Los Chiles.

Rafa, que estuvo basado en Gran Cayman y yo habíamos volado esos aviones y teníamos conocimiento de su eficiencia, rendimiento y confiabilidad.

Su capacidad era 7 pasajeros y un piloto.

Motores Pratt & Whitney R985 Wasp Junior de 450 HP.

Necesitábamos conseguir socios como aporte al capital y hacer frente a los gastos iniciales del proyecto.

Carl Petchel que operaba un servicio de Taxi Aéreo en el Aeropuerto de La Sabana, nos había presentado a el Doctor Longino Soto y Juan Pucci, ambos vecinos muy amigos que querían aprender a volar. Longino era un prestigioso médico y Juan era socio del almacén de electro domésticos Coronado & Compañía, en la Avenida Central de San José. Ambos obtuvieron su licencia de Piloto Privado y compraron sus propios aviones.

Como posibles socios, les dimos una información general y los invitamos a una reunión en la casa de Carl Petchel en Escazú.

Después de conversar e informarles ampliamente sobre el proyecto Carl no quiso participar, pero Juan y Longino se apuntaron en la aventura...

El abogado asesor con los trámites legales para inscribir la sociedad, así como ante La Dirección General de Aviación Civil, fue quien sugirió el nombre de AEROVIAS CARIARI S.A.

Longino Soto se postula como candidato Presidencial y nos vende las acciones de Cariari.

Yo me responsabilicé y continúe con el proyecto.

Juan Pucci participó activamente. Su aporte como Socio, Consejero y Directivo, fue fundamental para el éxito de Aerovías Cariari.

Se cumplió con el proceso y se obtuvo el Certificado de Operación de la Dirección General de Aviación Civil. Compramos a LACSA el Beechcraft C45 TI 1028C.

Iniciamos las operaciones en el aeropuerto de La Sabana, en el hangar y oficinas de IACA, La Escuela de Aviación que teníamos Rafa Coronas y yo. Alquilamos un local para la Agencia en Guápiles y contratamos a un agente local.

Calificamos en el Beachcraft TI-1028C al Capitán Manuel Rivera. Quien fue el primer piloto de AEROVIAS CARIARI.

Cuando cierran el aeropuerto de La Sabana, nos trasladamos al nuevo aeropuerto Tobías Bolaños en Pavas. Construimos un hangar y oficinas, pero ya con los DC3 pasamos la operación al Aeropuerto de El Coco, hoy Juan Santamaría.

Vendimos el hangar en Pavas a Manuel Enrique "Pillique" Guerra.

Construimos un nuevo hangar con capacidad para los DC3 en el Aeropuerto Juan Santamaría que eventualmente se le vendió al gobierno y ahí se mantiene la Sección Aérea.

“El Pachuco” el tren entre Guápiles y San José, salía a las 6.00 de la mañana, vía Siquirres, Turrialba, Cartago y después de varias horas llegaba a San José.

Nuestro primer vuelo salía de San José a Guápiles a las 7 de la mañana. Como la operación previa había sido tan irregular, la gente no confiaba y cogían el tren.

La solución fue operar un vuelo en la tarde y que el avión y piloto durmieran en Guápiles.

La respuesta fue inmediata. En 30 minutos usted estaba en San José.

Simultáneamente se basaron pilotos y 2 aviones CESSNA 180 en Guápiles para la conexión y servicio a varios aeropuertos de la zona, como Ticaban, Cariari, Roxana y Río Frío.

Le compramos a LACSA el segundo Beachcraft C45 TI-1027C.

Iniciamos el servicio a Quepos en El Pacífico.

En una reunión de accionistas, se informa a los socios de los excelentes resultados operacionales y económicos.

Solo Juan Pucci estaba enterado previamente de mi propuesta. Juan y yo manteníamos la mayoría de las acciones y consecuentemente el control de la empresa.

“De acuerdo a la operación presente y proyectada a futuro, ha llegado el momento donde tenemos que actualizar nuestro equipo de vuelo.”

HAY QUE COMPRAR UN DOUGLAS DC3

Previamente me había comunicado con AVIANCA, la línea aérea colombiana, que estaba vendiendo los aviones Douglas DC3. La oferta era cero horas desde un repaso mayor, cero horas motoras, hélices y componentes. Motores Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp de 1200 HP. Uno de los motores convencionales de mayor rendimiento y confiabilidad.

Coordinamos con AVIANCA y fuimos a Bogotá para definir los términos y condiciones de la eventual compra: Odilón Díaz, de la Dirección General de Aviación Civil, Carlos Lizano y yo, en el CESSNA 310 de Cariari.

Nos reunimos con la Gerencia Técnica y la Gerencia de Mantenimiento. La opción inmediata era un DC3 que estaba basado en Villavicencio, en los llanos colombianos. Por regulación no podíamos volar local en nuestro CESSNA 310, por lo cual nos dirigimos en un taxi especial recomendado por AVIANCA.

Al día siguiente salimos muy temprano en la mañana y llegamos al aeropuerto de Villavicencio. Nos esperaba el Capitán Series, un piloto alemán retirado de AVIANCA, quien era el Gerente de estación.

Ahí estaba el DC3. No recuerdo la matrícula colombiana. No había mucho que ver, todos los récords estaban en Bogotá.

Al día siguiente nos reunimos con la Gerencia Técnica. Se ultimaron detalles como el servicio de mantenimiento del avión, motores hélices y componentes. Plazo de entrega y precio en dólares.

Una vez convenido, el avión se volaría a Barranquilla, base de mantenimiento de AVIANCA, para los respectivos servicios.

De regreso a San José, llegamos a un acuerdo y compramos el avión.

Eventualmente AVIANCA informó que el avión estaba listo. Rafa Coronas y yo volamos a Barranquilla para los vuelos de prueba y aceptación.

Se cumplieron los tramites y documentación. Todo estaba listo para el vuelo a Costa Rica. Volamos directos de Barranquilla a San José.

El avión ingresa a COOPESA, para su pintura, logos de Cariari y formalizar la licencia e inscripción ante la DGAC: TI 1075C.

En una ceremonia en Guápiles, se bautizó con el nombre de **Ciudad de Guápiles**.

Álvaro Rossi quien era accionista de Cariari, nos comentó que, en Sixaola, frontera con Panamá, estaba en proceso el inicio del cultivo de banano.

Solicitamos la ruta San José Sixaola y compramos el segundo DC3 a AVIANCA TI-1078C. Se bautizó con el nombre de **Sixaola**.

Desafortunadamente un "temporal", característico de la zona atlántica, afecto Sixaola y la pista de Guápiles. Tuvimos que cancelar los vuelos por varios días. Pasada la emergencia se cancelaron algunos proyectos del cultivo de banano en Sixaola. No obstante, se mantuvo la operación.

Se compró a SAHSA en Honduras, un Convair 340 para un proyecto fallido de vuelos especiales. Eventualmente se le vendió a AVIATECA en Guatemala.

En una reunión de accionistas, se presentan y analizan los excelentes resultados operacionales y rendimiento económico.

Hay que vender, dice Juan Pucci: COMO ????

Efectivamente, el aumento de los costos de mantenimiento, repuestos y combustible, así como la nueva carretera a Guápiles eran preocupantes.

EPILOGO

La compañía AVE, Aerovías del Valle, era operada y administrada por Leonor Cruz, viuda de Fernando Cruz, fundador de la empresa.

AVE se encontraba en precaria situación económica. Para salvar AVE ofrecen comprar Cariari.

Compraron Aerovías Cariari y quebraron ambas empresas.

Aerovías Cariari no se merecía tan triste final

El Hangar:

En el Aeropuerto Juan Santamaría se vendió al Gobierno de Costa Rica. Ocupado actualmente por la Sección Aérea.

El Beachcraft TI-1028C

Se vendió a un operador en Guatemala.

En un despegue rasante se impacta con una cerca, el avión se destruye y se incendia. Murieron los dos pilotos y se salvó un tercer ocupante.

BEACHCRAFT TI-1027C

Por mucho tiempo estuvo en COOPESA. Eventualmente fue vendido y volado fuera del país. No tengo Información sobre el destino final.

DOUGLAS DC3 TI-1075C y TI-1078C eventualmente **TI-ACA y TI-ACB** se vendieron a Aerovías Nacionales de Manuel Enrique Guerra.

El DC3 TI-SAA (TI ACA) operado por Aerovías Nacionales, en vuelo de la Isla de San Andrés en Colombia a San José, colisionó con el terreno en la parte oeste del volcán Irazú. Mueren el Capitán, el Copiloto y un mecánico.

AVIONES

TI - 274 - Cessna 172

TI - 200 - Cessna 182

TI - 380 - Cessna 180

TI - 390 - Cessna 180

TI -1064 -Cessna 310

TI -1027C - Beachcraft C 45

TI -1028C - Beachcraft C45

TI -1075C - Douglas DC 3 (TI-ACA)

TI - 1078C -Douglas DC 3 (TI-ACB)

ADMINISTRADORES

Gerente: Fernando Vargas

Contabilidad: Sonia Azofeifa

Mantenimiento: Fernando Jiménez

Operaciones: Fernando Castro

Jefe de Pilotos: León Portela

PILOTOS

Manuel Rivera

Guillermo Núñez

Vladimir Goldemberg

Oscar Rivera

Franco Mora

Hugo Vargas

Arturo Portera

Enrique Barrantes

Arnoldo Calderón

Juan Jose Cruz

Edgar Zamora

Jose Valverde

LA ZURIÑACA

El martes 24 de mayo de 1988, estaba programado el vuelo de LACSA 628 de San Jose a Managua y Miami, su destino final.

El avión era un Boeing 727-100 matrícula TI LRC, conocido como "La Zuriñaca"

La tripulación:

Capitán: Armand Dambrosio

Copiloto: Armando Rojas

Ingeniero: Héctor Araya

El Capitán Eladio Salazar viajaba como pasajero.

El despegue se efectuó en la pista 07.

V₁ es la velocidad de decisión, donde en caso de una falla, el despegue **se debe discontinuar**.

V₂ es la velocidad de rotación, donde el avión "despega" y empieza su vuelo.

El Capitán Dambrosio era el piloto volando. Durante la carrera del despegue al llegar a V₁ empieza la rotación. El avión no roto, estaba muy pesado de nariz. Los segundos cuentan, el avión sigue corriendo sobre la pista y ya se había pasado V₁ y el avión no respondía.

El Capitán tomo la decisión correcta y discontinuo el despegue.

Se salen al final de la pista y el avión coge fuego.

La tripulación y los pasajeros logran evacuar el avión. Increíblemente no hubo muertes que lamentar.

Se analizo la distribución de la carga en los compartimentos de acuerdo al peso y balance, lo cual no coincidía con la distribución real.

Se inicia un proceso de investigación del accidente.

El Capitán Orlando Coto, el Ingeniero de Vuelo Jorge Escalante y el suscrito, viajamos a Seattle, la base operacional de Boeing para analizar y efectuar unas pruebas del accidente en un simulador de vuelo.

En Seattle se nos unió el Capitán Dambrosio quien estaba en Los Ángeles en el vuelo regular de LACSA.

Al inicio de la cesión se hizo un análisis de las condiciones meteorológicas, así como del peso y balance. Se discutió sobre la decisión de discontinuar el despegue después de V₁.

IRON HORSE

Se procedió a efectuar unas pruebas en un simulador de vuelo especial: EL IRON HORSE, que se puede programar con las circunstancias y condiciones específicas del vuelo: peso y balance, análisis de pista y obstáculos, dirección e intensidad del viento, temperatura ambiente y reglaje altimétrico, así como las velocidades para el despegue.

Yo estaba a la izquierda, como Capitán. Orlando Coto a la derecha, como primer oficial. Armando y Jorge Arturo como observadores y los técnicos de BOEING.

1) Programar el simulador con las condiciones reales.

2) Efectuar un despegue, **el avión no rota**, ignorar V_1 y continuar el despegue **hasta que el avión rotara**.

3) Efectuar un despegue, en V_1 iniciar la rotación, **el avión no rota: discontinuar el despegue**.

Una vez completas las pruebas regresamos al salón de sesiones.

BOEING: Comprobado, continuar el despegue y el avión hubiera iniciado la rotación.....

YO: No acepto. Posterior a V_1 el avión no roto, la decisión correcta fue discontinuar el despegue.....

Se inició una discusión de los argumentos de ambas partes. Yo mantuve mi posición.

Al final BOEING acepto que, dadas las circunstancias la decisión fue correcta, pero que se consignara en el reporte que, si el despegue se hubiera continuado, el avión habría rotado.

EPILOGO: La decisión del Capitán Armando Dambrosio fue correcta y consecuentemente fue exonerado de toda responsabilidad.

La causa del accidente fue la distribución de la carga en los compartimentos.

SECUESTRO

Era el 30 de diciembre de 1971. Un avión de Líneas Aéreas de Nicaragua “La Nica”, había sido secuestrado y estaba detenido en la rampa del Aeropuerto Juan Santamaría. Los secuestradores exigían combustible para abastecer el avión.

Todas las operaciones aéreas habían sido canceladas.

En la rampa el avión estaba rodeado de autoridades y hasta Don Pepe Figueres, el presidente, con su ametralladora. Por medio de la torre de control se mantenía comunicación con los secuestradores y se negociaba.

Amenazaron con matar a la tripulación.

Mi vuelo había sido cancelado y yo estaba en el edificio principal.

El avión era un BAC 1-11. Yo era instructor teórico, de simulador y vuelo de los BAC 1-11 operados por LACSA y por lo tanto conocía muy bien el avión y sus sistemas.

El APU o Auxiliary Power Unit, es la unidad que suple, principalmente en tierra, la corriente eléctrica y el aire acondicionado.

Las autoridades sugerían la posibilidad de contaminar el aire acondicionado del avión con gas lacrimógeno, abriendo una puerta o una ventana de emergencia.

Yo les sugerí hacerlo por la toma de aire del APU. Del lado derecho del fuselaje y en la cola del avión esta la toma de aire.

Efectivamente, se arrimó una escalera de mantenimiento y se descargó una granada de gas lacrimógeno.

Segundos después se abrió la escalera trasera y salieron los secuestradores disparando. Las autoridades, que estaban listas, mataron a uno y los otros dos se entregaron. Se salvo la tripulación.

LACSA 620 - SAN JOSE MIAMI

Coco torre, buenos días. LACSA 620 Miami, puerta 6

LACSA 620 buenos días. Pista 7, viento 080 12. Altímetro 30.02

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

Frenos puestos.

Buen viaje, Capitán

Coco Torre, LACSA 620 listo para rodaje.

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

LACSA 620 autorizado a posición y despegar. Viento 080 / 12

V1 - V2 - Positive climb. Gear up. Flaps 1 - Flaps 0. Potencia de ascenso y aceleración.

CENAMER LACSA 620 en ascenso a 330.

LACSA 620, contacto radar, autorizado ascenso y mantener 330.

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

Miami approach, LACSA 620 heading 020 descending to 3.000.

LACSA 620 turn right heading 060, clear for the ILS approach runway 090 Right.

Switch over to Miami Tower 118.1.

Miami tower LACSA 620.

LACSA 620, clear to land runway 09R. Wind 090 / 14

LACSA 620 switch over to Ground Control 121.9

Ground Control LACSA 620

LACSA 620 clear to taxi to the Gate.

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