

✦ José A. Giralt ✦

100 años

de historia
de la **aeronáutica**
y del **correo aéreo**
en Costa Rica



Editorial Tecnológica
de Costa Rica



100 años
de historia
de la **aeronáutica**
y del **correo aéreo**
en Costa Rica

A decorative brown flourish with a scroll-like design, positioned to the right of the text.

✦ José Antonio Giralt Amador ✦

100 años

**de historia
de la aeronáutica
y del correo aéreo
en Costa Rica**



Editorial Tecnológica
de Costa Rica

Primera edición.
Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2012.

Primera reimpresión.
Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2014.

972.86

G516c

Giralt Amador, José Antonio

Cien años de historia de la aeronáutica y del correo aéreo
en Costa Rica. / José Antonio Giralt Amador. – Cartago,
Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2012.
296 páginas.

ISBN 978-9977-66-255-8

1. Costa Rica 2. Historia 3. Aviación

© EDITORIAL TECNOLÓGICA DE COSTA RICA
Instituto Tecnológico de Costa Rica
Correo electrónico: editorial@itcr.ac.cr
www.editorialtecnologica.tec.ac.cr
Apdo. 159-7050, Cartago
Tel: (506) 2550-2297 / 2550-2336 / 2550-2392
Fax: (506) 2552-5354
Hecho el depósito de ley.

Foto de portada

Avión DC-3 de LACSA en Santa Cruz, Guanacaste. De
espaldas, con camisa blanca, John F. Helwig, funcionario
del Cuerpo de Paz, amigo de don Alvaro Castro H.

Fotógrafo desconocido.

Cortesía Alvaro Castro Harrigan.

In memoriam

En la década de los ochenta, cuando yo trabajaba en LACSA, Leroy Wilcox, presidente de la compañía Frank B. Hall Inc., aseguradora de los aviones de la empresa, tuvo la gentileza de obsequiarme el libro *Airlines of Latin America* escrito por Ron E. Davies. Tiempo después, Bill Spohrer me regaló la obra *Pan American, an airline and its aircraft*, también escrita por Davies, quien era su amigo. Ambos libros me inspiraron a desarrollar esta historia de la aviación en Costa Rica, para modestamente tratar de complementar la investigación de R.E.G Davies, pues seguramente por razones de espacio él no pudo profundizar acerca de algunos de los acontecimientos ocurridos en nuestro país.

No ha existido ningún historiador de la aviación del calibre de Davies. Sus obras, tanto las citadas como otras, más de veinte escritas posteriormente, son de referencia obligada para cualquier interesado en el progreso de la aviación comercial en el mundo.

Ronald Edward Davies falleció a la edad de noventa años el 30 de julio del 2011, en Inglaterra, país de donde era originario y a donde había regresado luego de pensionarse tras treinta años como curador de transporte aéreo en el Museo Smithsonian del Aire y del Espacio en Washington.

La historia de su vida plena, la describió en detalle su amigo Geoffrey Arend, también historiador de gran mérito, en un artículo en su semanario



R. E. G. Davies.
Foto cortesía de Geoffrey Arend.



César Goldoni Jones



Paulo Manso Sayao

electrónico, “Air Cargo News FlyingTypers”. Arend, Davies y su amigo en común, Bill Spohrer, vivieron y fueron parte de la mejor época de la aviación comercial. En palabras de Arend: «Ron como cronista, conservacionista, autor e historiador fue auto didacta y se hizo a sí mismo, justo como casi todos esos pilotos pioneros. Deja atrás un inmenso trabajo que es experto, y sin embargo accesible, expansivo y sin embargo exquisitamente detallado. Nunca veremos a alguien de su clase otra vez»

Dos compañeros de trabajo en LACSA, que llegarían a ser de mis mejores amigos, me apoyaron incondicionalmente en la creación de esta obra: Paulo Manso y César Goldoni. Paulo, Director de Planificación de la aerolínea, y César, Director de Operaciones, fueron profesionales de la industria de la aviación y grandes entusiastas en preservar su historia. Pasamos muchas horas recopilando y revisando el material juntos, pero ellos partieron antes de que pudiera concluir el libro.

En uno de esos curiosos ciclos de la vida, en cierto modo este libro comenzó con R.E.G Davies y su terminación coincidió con su fallecimiento. Desearía haberlo terminado a tiempo para que él, César y Paulo hubieran podido otorgarle su aprobación.

A menudo, al pensar en ellos, recuerdo el bello poema Vuelo Supremo, de Julián Marchena, de su libro Alas en Fuga:



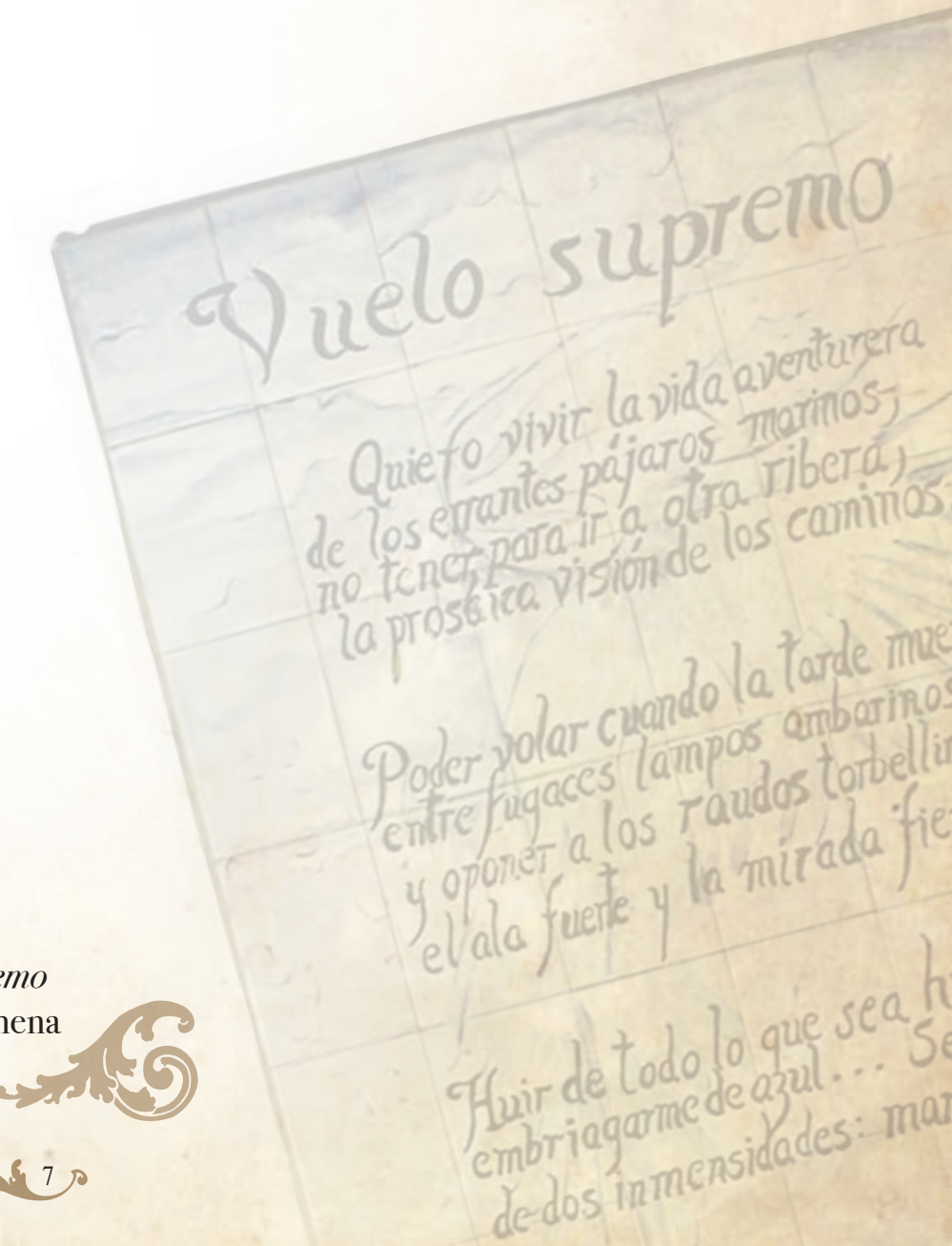
Quiero vivir la vida aventurera
de los errantes pájaros marinos y
no tener para ir a la otra ribera
la prosaica visión de los caminos.

Poder volar cuando la tarde muera
entre fugaces lampos ambarinos
y oponer a los raudos torbellinos
el ala fuerte y la mirada fiera.

Huir de todo lo que sea humano;
embriagarme de azul. Ser soberano
de dos inmensidades: mar y cielo,

Y cuando sienta el corazón cansado
morir sobre un peñón abandonado
con las alas abiertas para el vuelo.

Vuelo supremo
Julián Marchena





Contenido

In memoriam.....	5
Vuelo supremo.....	7
Dedicatoria	11
Agradecimientos.....	13
Descripción de fotos y créditos	15
Introducción	17
Primera parte.	
El desarrollo de la aviación comercial mundial.....	21
Segunda parte	
El desarrollo de la aviación latinoamericana	39
Tercera parte	
Capítulo I.	
Louis Bleriot y los Moisant International Aviators.....	69

Capítulo II.	
1912 - 1928. Los pioneros: de Seligman al Coronel Fierro.....	81
Capítulo III.	
1929 - 1945. Los inicios de la aviación comercial.....	131
Capítulo IV.	
1946 - 2012. La aviación comercial moderna.....	157
Capítulo V.	
La aviación militar	231
Anexos	
Anexo I. Cronología de la aeronáutica en Costa Rica	249
Anexo II. Principales vuelos en Costa Rica entre 1912 a 1947	257
Anexo III. Aeropuerto Internacional La Sabana	263
Anexo IV. Aerofilatelia	277
Conclusión	285
Bibliografía	287
Reconocimientos	291
Acerca del autor	293

Dedicatoria

Dedico este libro a dos pioneros de la aviación comercial, a cuyas gratas órdenes tuve el gusto de trabajar durante casi veinticinco años de mi vida: Otto Escalante Wiepking y Bill Spohrer.

Ambos han sido un ejemplo de trabajo duro y tenaz, y de una excepcional capacidad de liderazgo; visionarios que pudieron anticipar claramente el impacto que tendría la aviación en el desarrollo de Costa Rica y de Latinoamérica.

En algún lugar leí un refrán acerca de que un hombre grande se conoce en la forma de tratar a la gente sencilla. Aunque don Otto y don Bill ocuparon importantísimas posiciones como jefes de empresa, siempre trataron con sencillez y cordialidad a quienes los rodearon. Ambos han sido grandes hombres, por su humildad y sus logros en el desarrollo de la aviación comercial.

La aviación costarricense y el autor les debemos mucho.



Izquierda Bill Spohrer; centro Jorge Arturo Escalante; derecha, Cap. Otto Escalante. Inauguración de la Terminal de Exportación de Challenge Air Cargo en Costa Rica.

Fotógrafo: Ingrid Holst



Agradecimientos

Agradezco a Dios, por haberme llevado de su mano por caminos que no imaginaba.

Agradezco a mi familia: Ana, José, Rodolfo y Adriana, por haber estado conmigo en las buenas y en las malas; en particular a mi esposa Ana, por haber sido mi enfermera tantas veces, así como madre y padre para mis hijos durante mis largas ausencias de trabajo.

Merecen mi especial agradecimiento cinco eminentes médicos: mi tío, el doctor Flavio Amador Schmidt, (q.e.p.d.); los médicos cirujanos Alberto Gámez Lobo (q.e.p.d.) y Carlos Calvosa, cuyas excepcionales habilidades guiadas por Dios me permitieron continuar con mi vida y terminar el libro; el doctor Manuel Hernández, quien ha sido mi fortaleza en los momentos de desaliento y lucha, y el doctor Luis Manuel Arrieta, nuestro médico de familia, cuya insistencia en una detección temprana me ayudó a tener una oportunidad adicional de vida.

Agradezco a mis amigos por lo que me han enseñado y por los defectos que me han tolerado. En particular deseo mencionar a quien ha estado conmigo siempre, el Ing. Carlos Chavarría Cervantes y su linda familia, con quienes ha sido un gusto compartir mis últimos años laborales en el campo de la industria aeronáutica; además, su comprensión y apoyo en la segunda prueba de salud fueron fundamentales para poder salir adelante.

Agradezco a la industria de la aviación y a mis patronos, por todos los momentos interesantes que he vivido, por haberme dado oportunidades de contribuir al progreso de mi país, y brindado una fuente de trabajo con la que pude sostener, honradamente, a mi familia.

Mencionar a todos los que me ayudaron a recopilar el material que hoy concreto en este libro es correr el riesgo de dejar por fuera a alguno de ellos, por una omisión involuntaria. Los nombres de muchos de ellos los consigno en la sección de Reconocimientos, al final del libro, pero no quiero dejar de destacar el apoyo recibido de la buena amiga Lilia Constanza Ramírez.

Especialmente deseo agradecer, por sus consejos y orientación, a don Mario Castillo Méndez, presidente del Consejo Editorial de la Editorial Tecnológica de Costa Rica; a don Álvaro Castro Harrigan, presidente de la universidad ULACIT, escritor e historiador, quien paciente y bondadosamente ha sido el “editor” del libro, corrigiendo en detalle la forma y fondo de este con su vasta experiencia y cultura, y el motor que ha impulsado su creación; y a doña Ana Ruth Vílchez Rodríguez, directora de la Editorial Tecnológica de Costa Rica, así como a sus colegas del Consejo Editorial, quienes acogieron este libro para su publicación.

Una de las más gratas experiencias que tuve con la publicación del libro fue conocer y trabajar de cerca con dos jóvenes profesionales: Mariela Romero Zúñiga, editora, y Felipe Abarca Fedullo, diseñador publicitario, quienes fueron asignados por la Editorial para el desarrollo del proyecto. Su enorme entusiasmo y conocimiento han quedado plasmados en la versión final de esta obra, producto de su laboriosa tarea de revisión y diseño.

Sin todos a quienes hoy doy las gracias, esta obra no hubiera pasado de ser una colección de fotografías y anotaciones olvidadas para siempre en alguna gaveta...

José Antonio Giralt Amador
Cartago, noviembre del 2012



Descripción de fotos y créditos

Muchos fotógrafos han documentado gráficamente el desarrollo de la aviación en Costa Rica. El tema ha sido atractivo tanto para profesionales como para aficionados al arte fotográfico. Desde Manuel Gómez Miralles, con sus placas de cristal, hasta la presente generación que, armada de cámaras digitales, teleobjetivos, y mucha paciencia, pasa incontables horas en las cercanías del aeropuerto Santamaría o el Tobías Bolaños haciendo sobresalientes tomas de cuanto avión despegue o aterrice en esos aeropuertos, todos han sentido la atracción de las máquinas voladora y sus tripulantes. Los aviones, al igual que los barcos, tienen algo que fascina, y no importa cuántas veces los haya observado uno, siempre emociona verlos de nuevo.

Este libro busca recopilar y clasificar en forma inicial parte del material existente.

De algunas fotografías, por su antigüedad, no se conoce el autor. De modo que nuestro primer reconocimiento es para ese “*fotógrafo desconocido*”, quien probablemente ya no está con nosotros.

Otras fotografías fueron tomadas por profesionales reconocidos, pero no las identificaron como de su autoría, por lo que no se les puede dar el crédito específico por imagen. Sin embargo, genéricamente recordamos entre ellos a Arévalo, Rodolfo Carrillo, Mario y Herman Roa, Néstor Castillo, Ingrid Holst, John Skiffington, Faustino, Arnoldo Mejía, Solano.

Cuando hemos tenido la fortuna de identificar claramente al fotógrafo así lo indicamos, al igual que señalamos el nombre de la persona que nos facilitó la imagen, o el de la colección de donde proviene. Hasta nuestro mejor saber, hemos reproducido fotografías que son del dominio público, o bien con la debida autorización. Agradeceremos se nos señale cualquier error u omisión involuntaria, para corregirla en futuras ediciones del libro.

El autor.

Introducción

La aviación, más que cualquier otra actividad, contribuyó a impulsar el progreso democrático, tecnológico y material del que hoy disfruta Costa Rica.

Los aviones y sus arriesgados pilotos fueron esenciales, tanto para el triunfo de la revolución de 1948 como para repeler la contra revolución de 1955, afirmando así el camino a la democracia y la paz social del país.

Desde los primeros aviones que surcaron el cielo costarricense, simples armazones de madera y tela alrededor de motores primitivos, hasta los modernos reactores actuales, verdaderas computadoras volantes, el progreso tecnológico no ha sido ajeno a muchos compatriotas. Los mecánicos evolucionaron en sus habilidades, desde reparar la hélice de madera que se quebró en uno de los primeros intentos de volar en La Sabana, hasta los servicios de mantenimiento brindados hoy en día en los talleres para la atención de fuselajes, turbinas e instrumentos, bajo los más exigentes requerimientos de calidad. La visión del distinguido astronauta costarricense Franklin Chang Díaz lo ha llevado a instalar un laboratorio para fabricar en Costa Rica algunos componentes para su motor de plasma, que permitirá a generaciones futuras viajes a los más lejanos rincones del universo.

Además, el desarrollo de la aviación permitió que muchas comunidades alejadas se integraran al centro económico del país, específicamente mediante el servicio aéreo; así, en estos lugares llegó primero un avión antes que un

“jeep”. Por otro lado, la aviación comercial impulsó el desarrollo del turismo y de las exportaciones no tradicionales, lo cual fortaleció la economía nacional y permitió crear nuevas fuentes de trabajo y riqueza. Diversas líneas aéreas enlazaron a Costa Rica con el mundo y le dieron una visión global a sus habitantes.

En los cien años que han transcurrido desde que llegó el primer avión al potrero de La Sabana, la aviación ha evolucionado de ser una quimera de unos cuantos arriesgados, que no pocas veces pagaron con su vida sus sueños de volar, pasando luego por la etapa romántica de forjar las primeras aerolíneas, en lucha constante contra toda clase de obstáculos en los rudimentarios campos de aterrizaje, bajo adversas condiciones meteorológicas y con limitados equipos de vuelo y navegación, hasta el transporte aéreo de hoy en día, actividad cotidiana y casi rutinaria que moviliza a millones de pasajeros y toneladas de carga sin mayores incidentes.



Tres o cuatro libros anteriores han recogido algunas anotaciones y unas cuantas fotografías sobre los principales acontecimientos de ese progreso. Esta obra busca complementar los valiosos esfuerzos de otros escritores, relacionando los hechos más importantes en el desarrollo de la aviación en Costa Rica con algún material gráfico coleccionado a lo largo de los años, ya fuera sacándolo de basureros a donde iba a parar, desechado por quienes ignoraban su importancia para generaciones futuras, o por la adquisición mediante la compra o donación generosa de quienes llegaron a conocer mi interés por rescatar parte de la historia del desarrollo aeronáutico del país.

El libro presenta un resumen del desarrollo de la aviación mundial, continúa con la evolución de la aviación en Latinoamérica, para luego adentrarse en el progreso de

la aviación en Costa Rica, desde los tiempos heroicos del comienzo, pasando por la etapa romántica de consolidación de las empresas aéreas, hasta la era moderna del transporte aéreo, el desarrollo del correo aéreo y la aviación militar; finalmente, concluye con una cronología de la aviación en Costa Rica, un resumen de los principales vuelos entre 1912 y 1946, un anexo sobre el Aeropuerto de La Sabana y una sinopsis sobre aerofilatelia costarricense.

El esfuerzo de esta publicación es hecho para honrar a quienes fueron los pioneros de la industria, además de expresar mi agradecimiento a la que se convirtió en casi mi única actividad laboral durante más de cuarenta años.

Siempre he creído que en alguna gaveta o archivo habrá fotografías y documentos olvidados que completarían la narración visual que ahora comenzamos. Sería mi mayor satisfacción que en el futuro alguien pueda recopilarlos y darlos a conocer al público. Si de algún modo este libro estimula a alguna persona a continuar con la labor de divulgación, habrá valido la pena este esfuerzo que hoy publicamos.

Primera parte

El desarrollo de la aviación comercial mundial

Desde los albores de la civilización, el hombre intentó volar.

Quizás tratando de emular a las aves o a los insectos, o tal vez como un deseo atávico, producto de lejanos recuerdos de tiempos aún no completamente entendidos, lo cierto es que desde antaño la humanidad hizo innumerables intentos por vencer la fuerza de la gravedad que la ataba a la tierra. Existen amplios registros de esos esfuerzos en la mitología, la arqueología y la historia antigua.

Es bien conocida la leyenda griega del Laberinto diseñado por el arquitecto Dédalo por encargo del rey Minos de Creta para alojar al minotauro, monstruo devorador de hombres, mitad hombre y mitad toro. Al revelar Dédalo el secreto del laberinto a Ariadna, la hija del rey, y esta a su amante Teseo, para que matara al minotauro y escapase, el rey Minos enfureció y le encerró junto con su hijo Icaro. Ambos huyeron del laberinto usando alas de cera. Esta leyenda es también uno de los más antiguos registros de una tragedia aérea pues relata que al volar Icaro cerca del Sol se derritieron sus alas y cayó al mar. Su padre pudo llegar a Sicilia volando (Civita, 1973: 498-499).

En los Vedas, contenidos en el texto épico hindú Mahabharata, de alrededor del año 1500 a.C., aparecen claras descripciones de objetos voladores, al igual que sucede en el Antiguo Testamento, en Ezequiel 10:1-19. (La Biblia de Estudio, 1994: 1050-1051)

Innumerables pictogramas y jeroglíficos de antiguas civilizaciones del mundo atestiguan anhelos (¿o realidades?) en el arte de volar. No escapan a esas anotaciones pictográficas las elaboradas por las antiguas civilizaciones americanas. En el museo Municipal de Nazca en Perú existen vasijas de cerámica con figuras de globos y otros objetos voladores, al igual que en el Museo Nacional de Antropología de Lima se exhiben bordados en algodón mostrando hombres voladores.(Woodman, 1977: 50-51).





El primer globo de aire caliente, tripulado, diseñado por los hermanos Montgolfier, despegó de Bois de Boulogne, París, el 21 de noviembre de 1783. Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz, Berlin. Wikimedia Commons.

Leonardo da Vinci (1452-1519) inventó en 1503 una máquina voladora y esbozó los principios del planeador, el helicóptero, el paracaídas, la hélice y una máquina voladora.

Del siglo XVI al XIX se produjeron numerosos experimentos que paulatinamente fueron avanzando las posibilidades de alcanzar el dominio del aire. Los aerostatos o globos, precursores de los enormes dirigibles, los ornitópteros (aparatos movidos por la fuerza humana), las cometas gigantes, los diversos tipos de planeadores y la adición de motores de vapor fueron algunas de las contribuciones importantes pero poco prácticas de este periodo.

Algunos de los inventores y experimentadores más destacados de esta época fueron Octave Chanute, quien recopiló mucha de la teoría de vuelo disponible hasta ese momento, Otto Lilienthal, experimentador en diversos planeadores, que al fin le costaron la vida, y Samuel Langley, con su invento de un avión impulsado con motor de gasolina.

Sin embargo, correspondió a los hermanos Wilbur y Orville Wright efectuar en Kitty Hawk, North Carolina, el 17 de diciembre de 1903, el primer vuelo con un aparato más pesado que el aire, movido por un motor de gasolina y bajo el control absoluto del piloto. Este primer vuelo solo duró doce segundos, pero dio inicio a la aviación mundial moderna. Fue el fruto de varios años de esfuerzos y experimentos de los hermanos Wright, quienes continuaron perfeccionando su aeronave y sus técnicas de vuelo, al mismo tiempo que otros inventores desarrollaban máquinas voladoras similares.

En 1906, el piloto brasileño Alberto Santos-Dumont llevó a cabo el primer vuelo efectuado en Europa, en un avión diseñado por él con un motor de 40 caballos de fuerza y construido por la firma Voisin.

Wilbur Wright viajó a Europa en 1908, y las demostraciones que efectuó con su avión despertaron un enorme interés en el viejo continente, que se

traduciría en el desarrollo de una importante industria aeronáutica en Inglaterra, Francia y Alemania.

En ese mismo año, su avión fue comprado por el U.S. Signal Corps, del ejército de Estados Unidos, con lo que se convirtió en el primer avión militar del mundo. Después de dos años de servicio, el avión se entregó al Smithsonian Institution en Washington, en donde aún permanece en exhibición.

Glenn Curtiss fue uno de los principales diseñadores y pilotos de esa época en Estados Unidos; se inició en dichas actividades en 1908. Con sus aviones ganó varios records de distancia y duración.

El ingeniero Louis Bleriot, de Francia, hizo en 1909 en un avión diseñado y construido por él, la primera travesía del Canal Inglés, volando 37 kilómetros en 35 minutos, de Calais, Francia, a Dover, Inglaterra.

Las aplicaciones militares de la aviación vinieron a darle a esta un enorme impulso antes y durante la Primera Guerra Mundial, sustituyéndose gradualmente el diseño de aviones biplanos y empujados por hélices en la parte posterior de las alas por diseños de tipo monoplano, halados por hélices colocadas en frente del ala.

Durante la Primera Guerra Mundial y hasta 1938 también se utilizaron naves más livianas que el aire, los dirigibles, con fines militares y comerciales.

El dirigible más grande construido fue el alemán Hindenburg, que después de diez viajes trasatlánticos terminó destruido por el fuego al aterrizar en Lakehurst, New Jersey, donde fallecieron 22 tripulantes, 13 pasajeros y una persona en tierra.

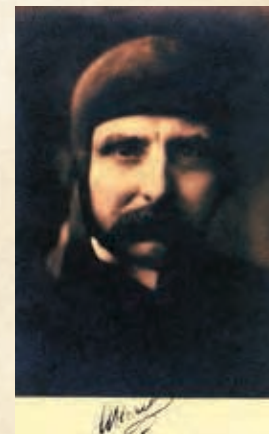
Después de esta tragedia se abandonó la construcción de los dirigibles y el avión reafirmó su supremacía como el medio de transporte más eficiente.



Otto Lilienthal probando su planeador. Falleció al perder sustentación y estrellarse. Smithsonian Institution, Washington, Estados Unidos.



Retrato de Alberto Santos Dumont. (1873-1932). Alrededor de 1902. Zaida Ben-Yusuf. Library of Congress Prints and Photographs Division, Washington, D.C. 20540 Estados Unidos.



Louis Bleriot. Foto autografiada. Fotógrafo: desconocido. Colección José A. Giralt.



El globo Zenith al amanecer, con cinco pasajeros, durante un vuelo de larga distancia de París a Arcachon, en marzo de 1875.

Tissandier Collection of Early Aeronautics

Library of Congress, Prints and Photographs Division, Washington, D.C.

Reproduction Number: LC-USZC4-10468



Incendio del Hindenburgh cuando aterrizaba en Lakehurst, New Jersey. 6 de mayo de 1937. 35 personas de las 97 a bordo murieron, al igual que una persona en tierra.

Fotógrafo: desconocido. Colección José A. Giralt.

Aeronaves más confiables permitieron vuelos transcontinentales, haciéndose común el transporte de pasajeros y correo.

Los aviones anfibios (*flying boats*) se usaron en el primer viaje trasatlántico en 1919, en un recorrido con varias escalas entre Long Island, Estados Unidos, e Inglaterra.

El correo interno en Estados Unidos había sido transportado inicialmente a bordo de aviones propios del Servicio Postal Americano. Sin embargo, al pasar el Congreso en 1925 la ley denominada *Kelly Air Mail Act*, autorizando la contratación por el Servicio Postal del transporte aéreo del correo a empresas privadas, se le dio un enorme estímulo a la aviación comercial.

En 1926 se establecieron 14 aerolíneas para el transporte del correo aéreo en Estados Unidos y Canadá, y varias empresas comenzaron a prestar servicios dentro de esos países, así como de ellos a Centro y Suramérica.

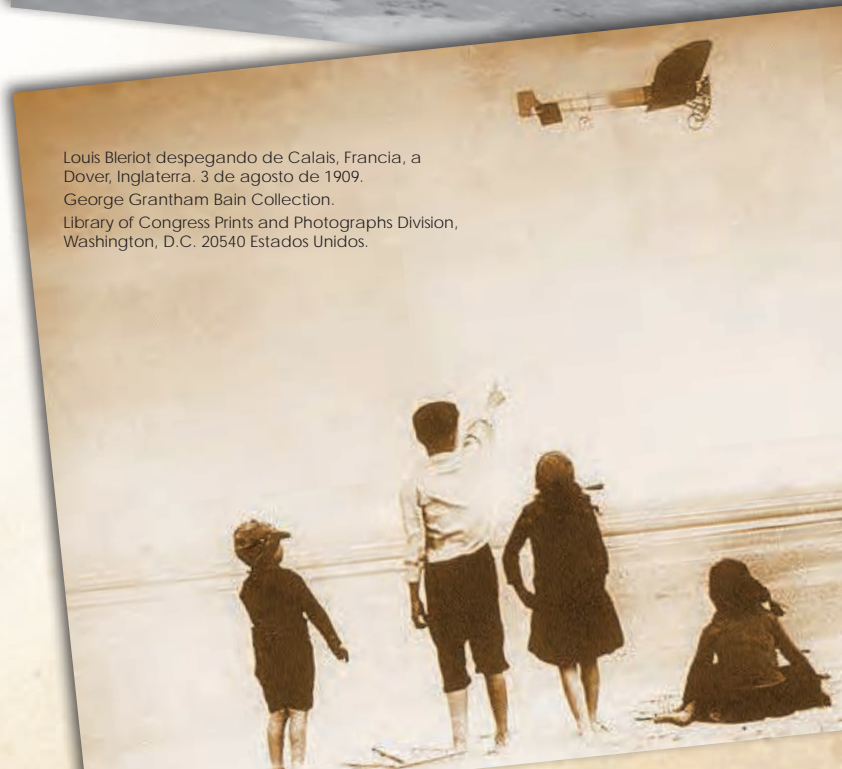
Del 20 al 21 de mayo de 1927, Charles A. Lindbergh, en su monoplano monomotor *Spirit of St. Louis*, hizo el primer vuelo solo sin escalas de la ciudad de New York a París, con una duración de 33,5 horas.

Entre 1930 y 1940 se hicieron más frecuentes los vuelos transcontinentales, transatlánticos y transpacíficos, por las incipientes aerolíneas comerciales, de las cuales la primera había establecido en 1927 un servicio regular de pasajeros y correo entre Key West, Florida, y La Habana, Cuba.

Del 12 al 14 de diciembre de 1928 se celebró en Washington D.C. la Conferencia Internacional de Aviación Civil (International Civil Aeronautics Conference).

En 1929 se llevó a cabo la Convención de Varsovia. El tratado conocido con ese mismo nombre constituyó un acuerdo básico en derecho aeronáutico internacional, por el cual se fijaron los límites de responsabilidad a las

Primer vuelo del Wright Flyer en Kitty Hawk, North Carolina, tripulado por Orville Wright. 17 de diciembre de 1903.
Fotógrafo: desconocido. Colección José A. Giralt.



Louis Bleriot despegando de Calais, Francia, a Dover, Inglaterra. 3 de agosto de 1909.
George Grantham Bain Collection.
Library of Congress Prints and Photographs Division,
Washington, D.C. 20540 Estados Unidos.



Sobres conmemorativos del 75 aniversario del vuelo de los hermanos Wright.
Cortesía: Steve Johnson.

aerolíneas por daños y pérdidas ocurridas a sus pasajeros o mercancías durante su transporte por avión. Aunque Estados Unidos no fue partícipe en esta convención, sí se adhirió a ella en 1934.

El fabricante de aviones Douglas Aircraft Company introdujo en 1936 el avión DC-3, que por mucho tiempo sería la columna vertebral de la aviación comercial y militar. Se fabricaron de 12 000 a 13 000 DC-3 militares y civiles, y a los cinco años de su introducción, el 80% del servicio interno itinerado en Estados Unidos se efectuaba en este tipo de avión. Aún en la actualidad, casi mil aviones DC-3 se encuentran en operación. El DC-3 incorporó en su diseño muchos avances de la ingeniería aeronáutica, tales como el uso de forro de metal en vez de tela, motores cubiertos, hélices de metal de paso variable, tren de aterrizaje retráctil, etc.

Boeing, con su modelo 307 Stratoliner, introdujo la primera cabina presurizada en un avión de transporte civil.

Al comenzar la Segunda Guerra Mundial, varios países tenían bien establecidas sus propias empresas comerciales de transporte aéreo. La más grande era Pan American Airways, que junto con sus afiliadas y subsidiarias volaba a 47 países en todos los continentes.

Pan Am estableció los estándares de confiabilidad y excelencia en sus operaciones y servicio a bordo, que serían seguidos luego por otras grandes aerolíneas, en la época de oro para la aviación, cuando volar era un deleite.

El periodo de la Segunda Guerra Mundial, aunque significó un compás de espera para la aviación comercial, permitió un aceleradísimo desarrollo de la industria aeronáutica militar, que al finalizar la guerra sería capitalizado por la aviación comercial. En esa época se desarrollaron aviones contruidos enteramente de metal, con motores múltiples y eficientes, capaces de permitir vuelos ininterrumpidos de largo alcance, cabinas presurizadas e instrumentos