

Il Costa Rica è definita da molti la "Svizzera" del centro America, caratteristica nazione tropicale confina a nord con il Nicaragua mentre a sud est con Panama; le coste si affacciano a nord/est sul Mar Caraibico e ad ovest sull'Oceano Pacifico.

Il paese dal punto di vista morfologico è estremamente vario nonostante le ridotte dimensioni, l'estensione supera di poco i 51.000 kmq, poco più di Piemonte e Lombardia messi insieme, i quali racchiudono una grande varietà di habitat naturali che gli conferiscono una ricchezza di flora e fauna unica nel suo genere, ed è per questo che richiama amanti della natura da tutto il mondo, l'ultimo dato ufficiale del 1993 ha rilevato un afflusso di circa 700.000 stranieri, il doppio rispetto ad appena cinque anni prima.



Raggiungere il Costa Rica dall'Italia non è cosa estremamente facile in quanto non esistono collegamenti diretti, ma grazie ad alcune compagnie statunitensi ed europee si può percorrere la tratta facendo scalo nelle capitali di appartenenza dell'aerolinea, e in alcune circostanze come vedremo anche più di uno. Nel nostro caso avendo utilizzato la compagnia spagnola Iberia il tragitto è stato Milano Linate - Madrid - Miami - San José di Costa Rica, per una durata effettiva di 14 ore di volo più qualche ora di sosta nei vari scali, sicuramente pesante ma molto interessante.

Come già detto in precedenza l'arrivo nel paese avviene sull'aeroporto intercontinentale di San José usufruendo di voli regolari, mentre utilizzando voli charter è possibile giungere a Liberia, il secondo aeroporto intercontinentale della nazione.

Il sistema aeroportuale comprende inoltre una serie di infrastrutture usate esclusivamente da aerolinee interne come la Sansa, la Travelair e la Aero Costa Sol, oppure da velivoli privati, queste aviosuperfici sono per tutte piste in terra battuta, quindi utilizzabili solo con aerei specifici adatti per questa tipologia di operazioni.

www.giorgiociarini.com



Image by Giorgio Ciarini - B 737-200 - LACSA - Taken at San José Apt

L'aeroporto della capitale San José è intitolato a Juan Santamaria eroe nazionale, posizionato nella valle centrale ad un'altitudine di circa 1.000 metri sul livello del mare, a soli 17 km dal centro è il principale del paese con i suoi due milioni e mezzo di passeggeri all'anno, inoltre garantisce l'utilizzo del trasporto aereo al 37% della popolazione totale residente nella città e nei suoi sobborghi.

Concepito per sostituire il vecchio aeroporto di La Sabana, nel 1952 iniziarono i lavori di costruzione del nuovo scalo che vede la sua inaugurazione nel tardo 1955 con l'arrivo dei primi voli internazionali

effettuati da Pan American, KLM e Taca, utilizzando velivoli Convair 340, ma solo nel 1958 il Presidente José Figueras inaugura la struttura adibita a terminal che sostituisce un edificio provvisorio concludendo così i lavori. Nel 1962 si inaugura l'era dei jet con l'atterraggio di un Dc 8 della Pan American, da qui si prospetta la necessità di ampliare la lunghezza della pista agli attuali 3.012 metri per una larghezza di 46 metri, ed installare sistemi di avvicinamento VOR e ILS che integrano uno già esistente del tipo luminoso VISTA.

L'odierna struttura aeroportuale governata dalla direzione generale dell'aviazione civile, dipendente direttamente dal Ministero delle Opere Pubbliche e dei Trasporti, è così composta: il corpo centrale dell'aeroporto è occupato dall'aerostazione disposta su tre livelli, al piano terra check in, banca, ufficio informazioni, zona doganale e ritiro bagagli. Al 1° piano zona imbarco, ristorazione, negozi e uffici delle compagnie, il 2° piano è ad uso esclusivo degli uffici amministrativi. L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri avviene esclusivamente con l'utilizzo di sei finger, è prevista a breve termine la costruzione di altri quattro nuovi pontili nell'attuale zona cargo ad est dell'aerostazione.

Le compagnie commerciali più rappresentative che effettuano voli regolari sul Juan Santamaria sono: KLM, LTU, United, American, Continental, Copa, Aviateca, SAM Colombia, Cubana, Mexicana, Aeronica, Taca, Iberia, ed ovviamente le uniche due compagnie costaricensi Lacs e Aero Costa Rica. Come ho menzionato precedentemente la zona ad est è occupata dal cargo center con delle costruzioni abbastanza fatiscenti ma che presto dovranno far posto all'ampliamento dell'aerostazione passeggeri; il traffico merci a San José è intenso con una media di 4\5 voli al giorno principalmente provenienti dagli Stati Uniti operati da American, Arrow Air, Kalitta Air, Fine Air, Trans Continental, Emery Worldwide, DHL, Challenge, quasi tutte le compagnie utilizzano i quadrimotori Dc 8, oppure provenienti dalla Colombia, quindi Aerosucre, Lineas Aereas Suramericanas, che invece utilizzano i vecchi Caravelle trasformati in cargo; l'unica compagnia europea che trasporta merci con voli all cargo sullo scalo è la Martinair Holland che utilizza un nuovissimo MD 11F.

Nonostante l'ottima funzionalità dell'attuale aerostazione, non molto distante è stato costruito, e terminato recentemente, un terminal usato esclusivamente durante l'alta stagione in coincidenza con l'arrivo di voli charter, mentre per il restante periodo dell'anno rimane inutilizzato.

Continuando verso ovest troviamo la stazione dei Bomberos (Vigili del Fuoco) e adiacente la zona tecnica e base operativa della compagnia di bandiera Lacs e della sussidiaria Sansa; lo spazio riservato è molto limitato e non avendo hangar a disposizione tutti i lavori vengono svolti all'aperto, mentre una situazione decisamente diversa si ha per la zona successiva, sede della COOPESA "Cooperativa de Servicios Aero Industriales", realtà industriale nel campo aeronautico del paese, nonché stazione di riparazione certificata dalla FAA, che come sottolineato dal Work Manager Luis Villalobos ne contraddistingue l'alta qualità tecnico-professionale. L'area occupata dalla COOPESA include un ampio piazzale e due hangar di notevoli dimensioni più un fabbricato di recente costruzione adibito per la lavorazione di materiali compositi. Le principali attività che coinvolgono i circa 700 lavoratori sono la manutenzione ordinaria, le modifiche di sistemi in cabina, la verniciatura, la conversione di velivoli passeggeri in cargo e per ultimo l'installazione di motori Stage III su aeromobili B 727, con una media di 5\6 velivoli lavorati mensilmente, per lo più di compagnie provenienti dal continente americano, pur conseguendo un risultato notevole questo non soddisfa la dirigenza che prevede un'ulteriore espansione con la costruzione di nuovi hangar.

La serie di infrastrutture si completa con la zona ad uso della locale Guardia Civil di cui tratteremo specificatamente in un altro report.

Click on the small images to enlarge





www.giorgiociarini.com



Image by Giorgio Ciarini - LACSA technical area - Taken at San José Apt

www.giorgiociarini.com



Image by Giorgio Ciarini - COOPESA technical area - Taken at San José Apt



Image by Giorgio Ciarini - View of the Cargo Area - Taken at San José Apt



Image by Giorgio Ciarini - Caravelle - Aerosucre & Lineas Aereas Suramericanas - Taken at San José Apt

L'aeroporto Tobias Bolanos Palma sito in località Pavas dista soli 4 km dalla capitale San José, è la seconda aviosuperficie della città ed è la sede del locale aeroclub oltre ad essere la base operativa della compagnia Travelair che effettua voli regolari con velivoli Islander e Trislander diretti nelle maggiori località turistiche del paese, inoltre qui trovano la loro sede una moltitudine di piccole compagnie che effettuano voli privati oppure di lavoro agricolo con gli onnipresenti Dromader. Fortemente voluto da un'associazione di piloti costaricensi (UPAC) per avvicinare i cittadini al mondo dell' aviazione, e per poter svolgere attività sociali in questo campo, dopo quattro anni di lavoro nel 1975 viene inaugurato l'aeroporto, comprensivo di tutte le infrastrutture, aerostazione, torre di controllo, hangar, stazione meteorologica, una pista lunga 1.000 metri e larga 18 direzionata 09\27, più una serie di servizi come la dogana, e un ufficio immigrazione, nel caso ci fosse la necessità di ricevere velivoli dall'estero sarebbe completamente autonomo.

Click on the small images to enlarge



L'aeroporto Daniel Oduber Quiros è il secondo ed ultimo del paese, prende il nome da un ex presidente della repubblica, è posizionato a nord-ovest del paese sulla costa dell'Oceano Pacifico dove si trova la maggior parte delle infrastrutture alberghiere, non molto lontano dal confine con il Nicaragua dista 27 km dalla bella città di Liberia da cui prende il nome, nonché capoluogo della regione di Guanacaste. E' anche definito da molti l'aeroporto del futuro in quanto a differenza di quello di San José ormai strangolato dall'urbanizzazione che lo circonda impedendogli ogni possibilità di espansione, questo è localizzato in un'area completamente libera e soprattutto gode di ottime condizioni climatiche vista la lontananza dalle montagne, che a queste latitudini sono la causa di fenomeni temporaleschi praticamente giornalieri soprattutto nella stagione delle piogge.

L'inaugurazione dell'aeroporto risale al novembre del 1995 e la sua struttura è composta dal terminal diviso in due sezioni, una classica dove si svolgono tutte le attività aeroportuali e sede dei vari uffici amministrativi, e una molto suggestiva costruita in legno e ricoperta da foglie di palme adibita a sala di attesa. La pista è lunga 2.750 metri e larga 45, direzionata 05\25 è collegata ad un piazzale che può ospitare tre velivoli di medie dimensioni, la zona dei servizi poco distante dal terminal (stazione dei pompieri, torre di controllo, deposito carburante) completa il sistema aeroportuale. Unico progetto a breve termine è l'ampliamento del piazzale usufruendo della zona tuttora adibita a deposito carburante che a sua volta verrà spostata a circa un chilometro dalla posizione attuale.

Nonostante le ampie possibilità di sviluppo dell'aeroporto, il traffico odierno che frequenta lo scalo è decisamente scarso, per rendere l'idea alcune cifre riferite allo scorso anno vedono un'affluenza media di 1.500 passeggeri al mese per un totale di 35 voli sempre mensili compresi i voli privati; i voli interni diretti a San José sono svolti dalla Lacsa mentre Sansa e Travelair collegano le località turistiche. Le rotte dall'estero sono effettuate esclusivamente da: Air Comet, proveniente da Madrid effettua scalo a Liberia per poi proseguire verso la Repubblica Dominicana, questo servizio è attivo solo da giugno ad ottobre, dagli Stati Uniti tramite American Trans Air da novembre a marzo, Aviacsa dal Messico, solo nei mesi di giugno e luglio, infine dal Canada con Canada 3000 nel mese di aprile, e da novembre a febbraio, tutti i voli sono rigorosamente settimanali.

Sicuramente l'ottimismo degli amministratori sull'incremento del traffico è dato dalla previsione di spostare alcuni collegamenti ora destinati su San José.



L'occasione di visitare gli aeroporti del Costa Rica ci ha riservato una piacevole sorpresa, abbiamo riscontrato il notevole interesse che la popolazione nutre nei confronti dell'aviazione; ci ha meravigliato vedere il gran numero di persone che letteralmente aggrappate alle reti di recinzione seguono le attività aeroportuali indipendentemente dalle condizioni meteorologiche! Intere famiglie e gente appartenente a qualsiasi ceto sociale sosta, ogni giorno e in particolarmente il fine settimana, a fondo pista per ammirare con aria estasiata il decollo e gli atterraggi degli aerei, stupefatti dalla leggiadria di questi sovrani del cielo. Nemmeno nei paesi occidentali si verificano queste situazioni, nonostante il trasporto aereo sia ormai parte integrante della vita quotidiana, o forse proprio l'eccessiva familiarità fa perdere di vista l'effettiva maestosità del mezzo aereo e la grandezza dell'ingegno umano.

Gli autori desiderano ringraziare il Dr. Arnoldo Fernandez presso l'ambasciata del Costa Rica a Roma

e i Sigg. Hernan Solano, Jorge Herrera e Rosa Maria Bustos

Foto e testo di Giorgio Ciarini e Manuela Michelin

Settembre 1997

Publicato su JP4 settembre 1999



> [go to the english translation](#)