

Colombia tiene en el campo de la aviación civil y militar un patrimonio histórico importante; por ello, en los siete fascículos de *Historia de la aviación en Colombia* hemos querido rendir homenaje a los hombres y mujeres que lo forjaron.

EL CLUB COLOMBIANO DE AVIACIÓN

Hasta la primera guerra mundial, la aviación se consideró apenas un deporte peligroso y sin ninguna utilidad práctica, pero los progresos técnicos logrados durante la guerra dieron pie a que



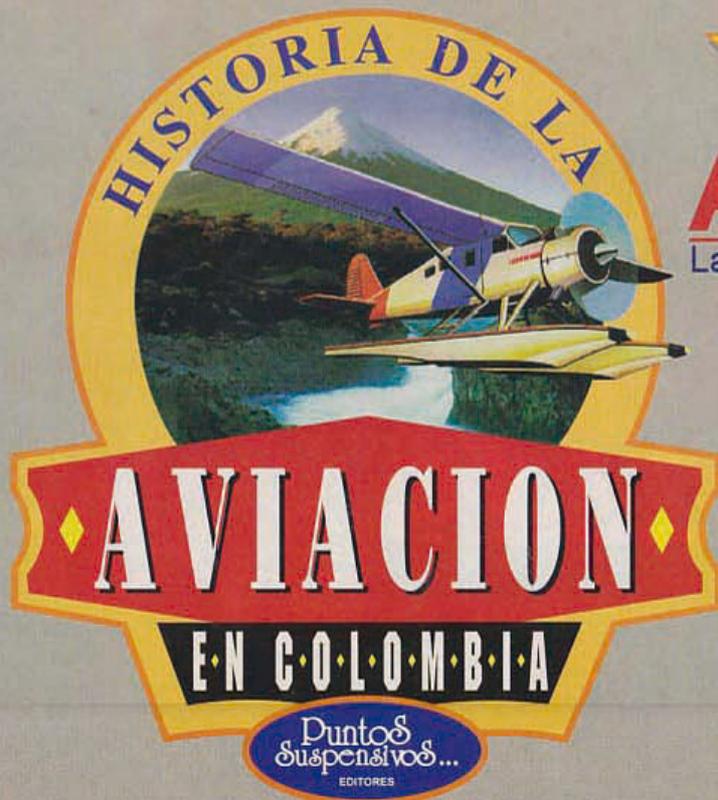
Foto: Mayr & Cabal

Llegada del primer avión al puerto de Honda, donde iniciaría su viaje a Bogotá.

se cambiara el concepto de aviación y se pensara en su utilidad como medio de transporte comercial y militar. Así, surgió en nuestro país el Club Colombiano de Aviación, conformado por prestantes caballeros de la sociedad capitalina.

El propósito fundamental del club fue promover el interés del gobierno en la aviación y lograr el desarrollo de esta actividad en Colombia. Estas iniciativas tuvieron

CARACOL
MAS ■ COMPAÑIA



1
Avianca
La Aerolínea de Colombia



Foto: Avianca

Barranquilla, autobús que transportaba a los pasajeros al puerto aéreo.

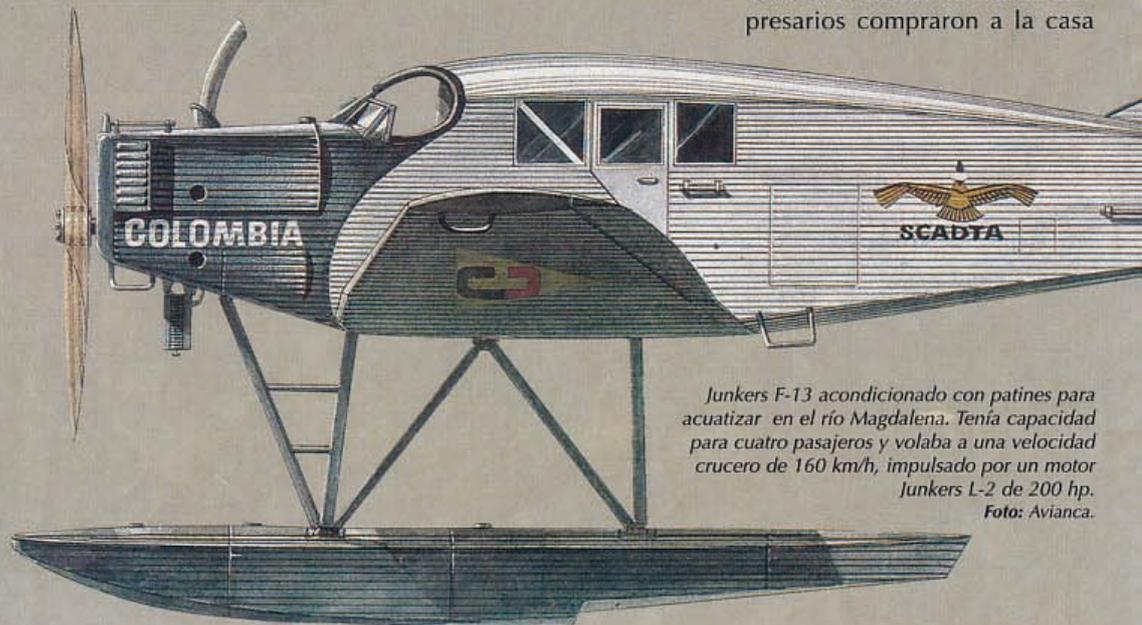
tma
tierra mar aire

ron éxito cuando el congreso aprobó la ley 15 del 7 de septiembre de 1916, por medio de la cual se mantendría en Europa una comisión permanente para el aprendizaje de las técnicas de aviación y sus posibles aplicaciones en el país. La ley fue fir-

mada por el presidente José Vicente Concha y su ministro de Guerra, Salvador Franco.

EL PRIMER VUELO

Años más tarde, y por iniciativa privada, dos colombianos, Carlos Obregón y Ulpiano Valenzuela, hicieron posible el primer vuelo de un avión sobre territorio colombiano. Los mencionados empresarios compraron a la casa



Junkers F-13 acondicionado con patines para acuatizar en el río Magdalena. Tenía capacidad para cuatro pasajeros y volaba a una velocidad crucero de 160 km/h, impulsado por un motor Junkers L-2 de 200 hp.

Foto: Avianca.

Avianca

La Aerolínea de Colombia



Foto: Jaime Escobar

Dornier Wal, modelo 1940, de la aerolínea SCADTA.

Infelizmente ocurrieron varios accidentes fatales y pocos años después la compañía fue disuelta por sus socios.

LA SCADTA

El 5 de diciembre de 1919 se reunió en Barranquilla un grupo de caballeros de esa ciudad para fundar la segunda compañía de aviación del país, la Compañía Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA. Entre ellos se encontraban los alemanes Alberto Tiejten, Werner Kaemerer. Staurt Hosie y los colombianos Ernesto Cortissoz, Rafael María Palacios, Cristóbal Restrepo, Jacobo Correa y Aristides Noguera.

En Barranquilla estaba el representante de la casa Junkers, Peter Paul von Bauer, quien se entusiasmó con la idea y se unió a la nueva empresa. Werner Kaemerer viajó con él a Alemania para



Alberto Tiejten, uno de los empresarios alemanes que apoyaron la aviación colombiana.

Guarde bien este tiquete! En caso de extravío NO SE REEMPLAZARA.

SCADTA
SERVICIO DE TRANSPORTES AEREOS **BO 6136**
(Cupón de identificación. - No válido para viajar)

Nombre del Pasajero: **Sr. Enrique Orjuela**
De **Bogotá** A **Barranquilla**
Equipaje libre (kg): **-20-** Valor \$ **85.00**
Fecha del vuelo: **Mayo 6/40**
Bogotá **Abril 30/40**
(Lugar y fecha de expedición del tiquete)
Observaciones:

(Firma autorizada)
Orden de pasaje No. C. T. U. No. Circular No.
Señor Pasajero: **9 am**
Si Ud. regresare por nuestro servicio en el término de 60 días, utilizando la misma ruta o completando un viaje redondo, y previa entrega del Cupón de identificación de su tiquete de ida, se le otorgará el tráfico por el mismo valor.
En 1940 el valor del pasaje para viajar en un avión de SCADTA era de \$85.

Foto: Mayr & Cabal

escoger los aviones más apropiados a las condiciones de Colombia. Se decidieron por el Junkers F-13, fabricado en metal. Los primeros aviones de este tipo fueron ensamblados en Barranquilla y dotados de flotadores para utilizar el río Magdalena como campo de operación. Así empezaron los primeros vuelos a poblaciones cercanas. Luego de varias modificaciones de los motores, para que los aviones funcionaran bajo el rigor del clima tropical, se logró el primer vuelo entre Barranquilla y Girardot, pilotado por el ingeniero Helmut von Krohn, el 19 de octubre de 1920. No tardaron en llegar al país más aviones de las mismas características, los cuales empezaron a prestar servicios comerciales en la costa atlántica. Pronto SCADTA estableció vuelos regulares a Cartagena y Ciénaga y a poblaciones sobre el río Magdalena, como Calamar, Magangué, El Banco, Gamarra, Puerto Wilches, Barrancabermeja, Puerto Berrío, La Dorada y Girardot. Más tarde la ruta se extendió hasta Neiva.



LA LINEA AEREA QUE INTEGRÓ A COLOMBIA



Foto: Jaime Escobar

La primera ruta aérea que hubo en Colombia seguía el curso del río Magdalena.



Foto: Nerco

Junkers F-13, Bogotá, en el aeródromo de Techo después de su primera reparación en 1922.

La aviación comercial colombiana nació utilizando el río Magdalena como ruta natural entre Barranquilla y el interior del país. Posteriormente, y con el ánimo de ganar un concurso preparado por un prestigioso diario de la capital, SCADTA dotó uno de sus aviones con ruedas, por primera vez. Este aterrizó el 14 de noviembre de 1920 en Muzú, Bogotá, en un terreno preparado por el cónsul alemán en las afueras de la ciudad.

Mientras tanto, el congreso reglamentaba esta actividad y diseñaba lo que sería la aviación militar. El 20 de junio de 1919, el gobierno del Presidente Marco Fidel Suárez emitió el decreto 1251 por medio del cual se dictaron las primeras disposiciones sobre la navegación aérea en el país. Por primera vez en Colombia se habló de naves aéreas extranjeras, aterrizajes en lugares designados, comercio de importación por vía aérea, registro de aeronaves, permisos, seguridad



Farman F-40 dotado con motor Renault de 130 caballos de fuerza. Ensamblado en Bocagrande, Cartagena.

Curtiss un biplano modelo estándar, fabricado con tela y madera. Contrataron, por recomendación de la misma casa, al piloto norteamericano William Knox Martin, quien efectuó la primera demostración entre Barranquilla y Puerto Colombia el 18 de julio de 1919, transportó un saco de correo.

Estos vuelos de demostración causaron sensación, no solo en la costa atlántica sino también en el interior de país. Posteriormente, el avión fue desmontado y llevado a Honda por vía fluvial para efectuar allí nuevas demostraciones.

Foto: Jaime Escobar



Calcomanía de SCADTA para identificar el equipaje de sus usuarios.

Los primeros vuelos de Knox tuvieron gran importancia porque promocionaron la aviación en nuestro medio y despertaron el interés del gobierno y algunos empresarios colombianos. Alejandro Echavarría, Gonzalo Mejía, Martín Rodríguez, Ernesto Arango, Pedro Nel Ospina y Gustavo Uribe, entre otros, se reunieron en Medellín el 26 de septiembre de 1919 para fundar ante el notario primero de esa localidad la primera compañía de aviación comercial del país, la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA).

Una de las primeras acciones de don Guillermo Echavarría, nombrado gerente por la asamblea extraordinaria de accionistas, fue proponer al gobierno un contrato para transportar correo, el cual fue firmado por el presidente Marco Fidel Suárez el 3 de diciembre de 1919.

Desde un principio el gobierno autorizó la estructura monopolística del servicio, pues le otorgó a

la CCNA la exclusividad en el transporte de correo, pasajeros y carga. Este contrato no solo organizó el servicio de correo sino que especificó la infraestructura necesaria para su operación, así como las responsabilidades que implica el transporte de pasajeros.

El contrato autorizó la adecuación de terrenos para sitios de aterrizaje a lo largo de las rutas, ajustándose a los reglamentos vigentes en Europa y los Estados Unidos. También estableció un periodo prudencial para probar el éxito del servicio, al final del cual se otorgarían rutas adicionales entre la costa atlántica y la capital del país. Igualmente, autorizó que la CCNA importara hasta diez naves de la mejor clase entre las recientemente fabricadas en Europa y América, dotadas con todos los elementos indispensables y manejadas por ingenieros idóneos y prácticos en navegación aérea.

Los primeros pilotos contratados fueron los franceses René Bazin y Jaques Jourdanet, jóvenes experimentados en aviación durante la primera guerra mundial.

El primer avión en llegar fue un Farman F-40 dotado con un motor Renault de 130 caballos de fuerza. Se ensambló en las instalaciones de la Compañía en Bocagrande, en donde hoy se erige el hotel Caribe, y fue bautizado Cartagena.



Ernesto Cortissoz. Murió en el Junkers F-13, Tolima. Su nombre fue dado al actual aeropuerto de Barranquilla.

Foto: Avianca.

René Bazin estuvo al mando del primer vuelo, el 14 de febrero de 1920. Los primeros y osados pasajeros fueron Guillermo Echavarría, gerente de la Compañía, y la bella "Tulita" Martínez Martelo, también conocida como "Tulipán 1a.", reina del carnaval de 1920. Después hubo otros vuelos de demostración en la misma localidad.



SCADTA, calcomanía para identificar el equipaje de los viajeros en los vuelos de Cartagena a Barranquilla.

Foto: Jaime Escobar



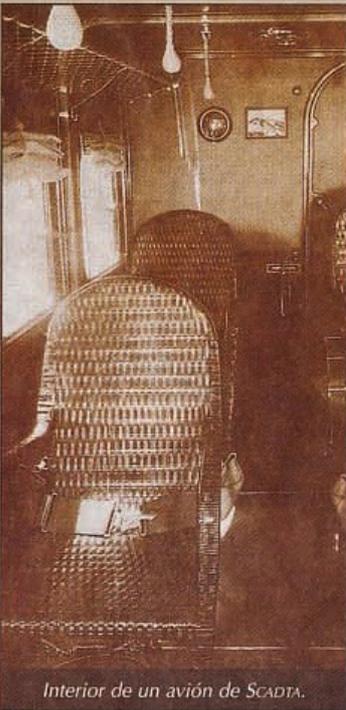
Cristóbal Restrepo, uno de los fundadores de SCADTA.

Foto: Avianca.



Rafael María Palacio, otro de los fundadores de SCADTA.

Foto: Avianca.



Interior de un avión de SCADTA.

Foto: Avianca



Junkers F-14, Cúcuta, en el hangar del aeródromo de SCADTA en Barranquilla.

y orden público referentes a la aviación.

La ley 126 del 31 de diciembre de 1919 creó una escuela militar e introdujo la aviación como quinta arma, que además reglamentó. En junio de 1920 el gobierno contrató una misión francesa para fundar la escuela militar de aviación.

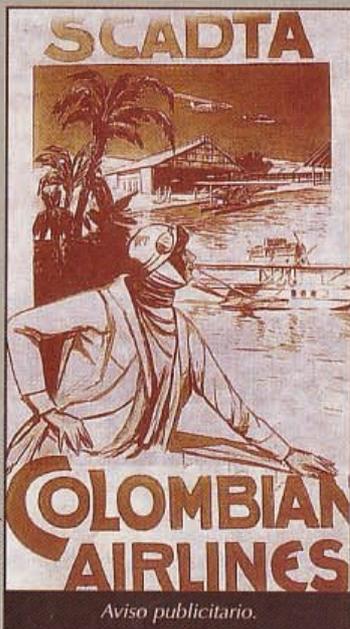


Foto: Mayr & Cabal

Foto: Mayr & Cabal



Un proyecto para la difusión de la cultura aeronáutica, realizado por:

Duntos
Suspensivos...
EDITORES

Dirección General:
Alejandro Gaviria Trujillo
José María González Heredia
Cra. 9ª No. 72-81 Of. 504
Tels.: 312 1597 / 312 1540
Santa Fe de Bogotá, D.C., Colombia

Investigación y Textos:
Jaime Escobar
Coordinación Editorial:
Toño Bejarano

Coordinación General:
Luis Alfonso Hernández Cicua
Revisión de Estilo:
María Cristina Rincón Rivera

Diseño y Diagramación:
DELTA
STUDIO

Impresión:
Roto Offset
Circulación:
EL ESPECTADOR

Avianca

La Aerolínea de Colombia

mucho más allá. Con apoyo de la empresa Deutsche Aero Lloyd se formó el Sindicato Cóndor en el Brasil para establecer un servicio entre Europa y América del Sur. Para establecer un enlace aéreo entre Colombia y E.U., SCADTA arrendó al Sindicato Cóndor dos botes volantes del tipo Dornier Wal, los cuales para llegar a Barranquilla volaron desde Brasil y atravesaron los Andes, por primera vez, el 4 de diciembre de 1924.

los derechos de tráfico. Von Bauer se entrevistó personalmente con el presidente Coolidge.

El Departamento de Comercio no demostró ningún interés en esta empresa. Al no tener éxito en su misión, Fritz Hammer y Von Bauer regresaron a Colombia en los primeros meses de 1926.

VIAJEROS!
Rebajada sustancialmente
LA NUEVA TARIFA DE PASAJES AEREOS OFRECE AL PUBLICO UN EFICIENTE SERVICIO A PRECIOS COMODOS

Ahora más que nunca viajar por avión representa:

SEGURIDAD
COMODIDAD
RAPIDEZ
ECONOMIA

CONSULTE NUESTRAS OFICINAS Y AGENCIAS

SCADTA
OFICINA EN BOGOTA: TELEFONOS 31-50 y 22-50

Afiche publicitario

Foto: Mayr & Cabal

PRIMEROS VUELOS INTERNACIONALES

SCADTA continuó su vertiginoso desarrollo y poco tiempo después estableció rutas interoceánicas hasta la ciudad de Guayaquil, siguiendo la costa y los ríos desde Barranquilla a Lorica, Sautatá, Quibdó, Itzmina, Buenaventura, Guapí, Tumaco, Esmeraldas, Manta y Santa Helena. También constituyó lo que se denominó Servicio Bolivariano de Transportes Aéreos de SCADTA.

Pero la visión de estos pioneros fue

Con el objetivo de explorar la ruta a los Estados Unidos se formó la sección científica de SCADTA. Al mando de la expedición que exploró la ruta estaban Fritz Hammer y Peter von Bauer; emprendieron el viaje en los Dornier Wal, llamados Atlántico y Pacífico, el 10 de agosto de 1925. Pasaron por Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, Honduras Británica (hoy Belice), México y Cuba, hasta la isla de Key West, al sur del estado de la Florida, a donde llegaron varios meses después. Una comisión continuó hasta Washington para negociar con particulares estadounidenses la financiación de un servicio interamericano; y con ese gobierno,

SERVICIO COMBINADO SCADTA PAN-AMERICAN AIRWAYS

Gracias al primer acuerdo internacional entre SCADTA y Pan American se cubría la ruta Bogotá-Miami.

Foto: Mayr & Cabal

Foto: Avianca



Vuelo de un Junkers F-13 sobre Barranquilla.



Avianca

La Aerolínea de Colombia

AVIACIÓN MILITAR

La aviación militar nació realmente en 1920, cuando el gobierno del presidente Marco Fidel Suárez expidió el decreto 2172 del 10 de diciembre que establecía la sección de aviación del Ministerio de Guerra. Posteriormente se reglamentó la organización y creación de la primera Escuela de Aviación Militar. En febrero de 1921, mediante el decreto 208,



se nombraron los oficiales, suboficiales y técnicos que conformarían la Escuela Militar de Flandes, Tolima. Los primeros aviones adquiridos para esta eran de fabricación francesa, de la casa Caudron, modelos G-3 de escuela y G-4 de bombardeo, además de los aviones Newport de caza.

Los encargados del entrenamiento del primer grupo de pilotos colombianos fueron el jefe de la misión francesa de aviación, el coronel René Guichard, y los pilotos instructores Jean Jounard y Paul Poillot, entre otros. Posteriormente se estableció la escuela de Madrid, en las cercanías de la capital del país.

AVIACIÓN COMERCIAL

En 1928 hubo un fuerte déficit fiscal en el país como consecuencia de la suspensión de nuevos créditos, posteriormente agravado por la crisis de la bolsa de Nueva



MAS ■ COMPAÑIA

HISTORIA DE LA

AVIACION

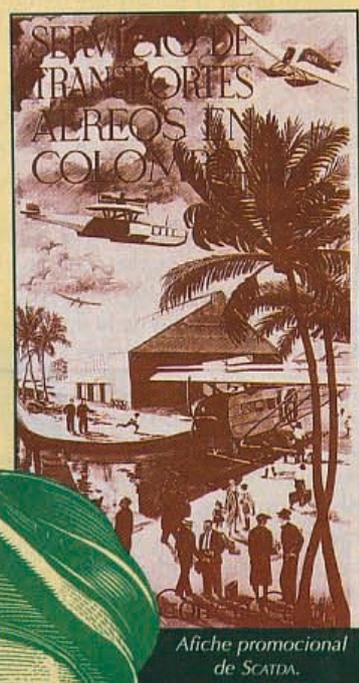
EN COLOMBIA

Puntos suspensivos... EDITORES

tma
tierra mar aire

York, en octubre del año siguiente. En 1921 SCADTA pensaba vender 10.000 acciones sin derecho a voto para aumentar el capital de la compañía y adquirir nuevos aviones, pero dada la situación económica del país postergó cualquier decisión. Los estudios sobre petróleos de la sección científica de SCADTA fueron igualmente suspendidos. La compañía se vio obligada a eliminar algunos servicios, entre ellos el que iba de Girardot a Neiva, principalmente por el establecimiento de la línea ferroviaria entre ambas ciudades. En 1929 se produjeron pérdidas considerables lo que llevó a los directivos a buscar alternativas de financiación. En 1930 se suspendió el Servicio Bolivariano de Transportes Aéreos a Ecuador y Panamá.

Bajo esas circunstancias, SCADTA no tenía otra alternativa que llegar a un entendimiento con la Pan American Airways, que se había convertido en aliada del gobierno norteamericano y ya



Afiche promocional de SCADTA.

Foto: Jaime Escobar



había identificado el potencial representado por el transporte de pasajeros y correo entre los Estados Unidos, el Caribe y los países de Suramérica. Mediante un pacto de caballeros, el presidente de la SCADTA, Peter von Bauer, cedió a Juan Trippe, empresario norteamericano que dirigía la Pan American Airways, un importante paquete de acciones de la compañía a cambio de apoyo financiero y nuevos aviones, también cedió a la Pan American las rutas internacionales con el fin de prestar un servicio integrado de transporte de pasajeros y correo desde Colombia a los países vecinos y a Los Estados Unidos. Este pacto de caballeros se mantuvo en secreto durante varios años y su desenlace fue fundamental para la continuidad del desarrollo de la aviación comercial en el país.

En ese año, 1929, también se adquirieron los terrenos para la construcción del aeródromo de Techo, que permitía operar con aviones de ruedas en la capital del país.

SCADTA recibió los primeros aviones de ruedas, entre los cuales estaban el Fokker Universal y los primeros aviones transferidos de la flota de Pan American, como el anfíbio Sikorski S-38 y el trimotor Ford con capacidad para 14 pasajeros. Hubo necesidad de construir los primeros campos aéreos en las principales ciudades del país para recibir este tipo de aparatos.

LA GUERRA DEL PERÚ

El primero de septiembre de 1932 un grupo armado de nacionalidad peruana invadió la población de Leticia, en el extremo sur del



Mapa de la frontera de Colombia con Perú, sector donde se libró la guerra en la que Colombia recuperó territorio invadido durante la fiebre del caucho.

Etiqueta de Umca, subsidiaria de Pan American Airways.



Foto: Jaime Escobar

país, sobre el río Amazonas. El presidente de la República, doctor Enrique Olaya Herrera, emprendió una campaña para defender el territorio colombiano y hubo que habilitar fondos de la nación y de los particulares. Hasta las familias más humildes contribuyeron donando sus argollas de matrimonio para apoyar el presupuesto de guerra. Para llegar a Leticia había que navegar



F-13 estacionado en la selva amazónica, durante el conflicto de Leticia

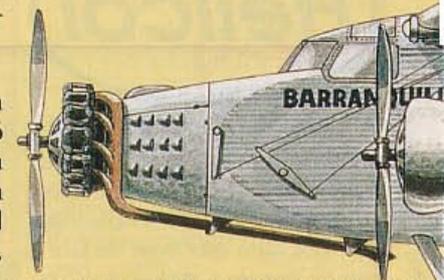
Foto: Jaime Escobar

siguiendo la costa atlántica hasta llegar a la desembocadura del río Amazonas, en Brasil, y luego río arriba pasando por la ciudad de Belém do Pará. Esta travesía duraba más de cuatro meses.

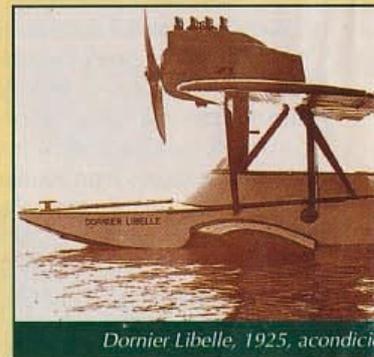
El presidente Olaya Herrera comprendió que la única forma de actuar de forma inmediata en el sur del país era por vía aérea, y con gran acierto convocó a los directivos de SCADTA para organizar la Fuerza Aérea Nacional; inmediatamente nombró al señor Kuelh, directivo de la compañía, como asesor técnico del Consejo Supremo de la Aviación Militar. Los directivos de SCADTA ofrecieron al presidente todo su apoyo, pues con la experiencia de los pilotos civiles, la disponibilidad de aviones y el apoyo técnico se daba la posibilidad de una respuesta militar inmediata al conflicto. Fue así como se dispuso que varios hidroaviones del tipo Junkers F-13

Avianca

La Aerolínea de Colombia



Trimotor Ford 5AT. Largo: 15,19 m; envergadura: 23,72 m; alto: 3,58 m; motor: 3 Pratt & Whitney Wasp sc-1 de 420 hp; velocidad de crucero: 196 km/h; tripulación: 3; pasajeros: 12. Ilustración: Avianca



Dornier Libelle, 1925, acondicionado



Dornier Libelle, 1925. Esta foto es la única prueba de que ese avión estuvo en Colombia. En él podían viajar el piloto, copiloto y un pasajero.

Foto: Avianca

Ilustración: Delta Studio

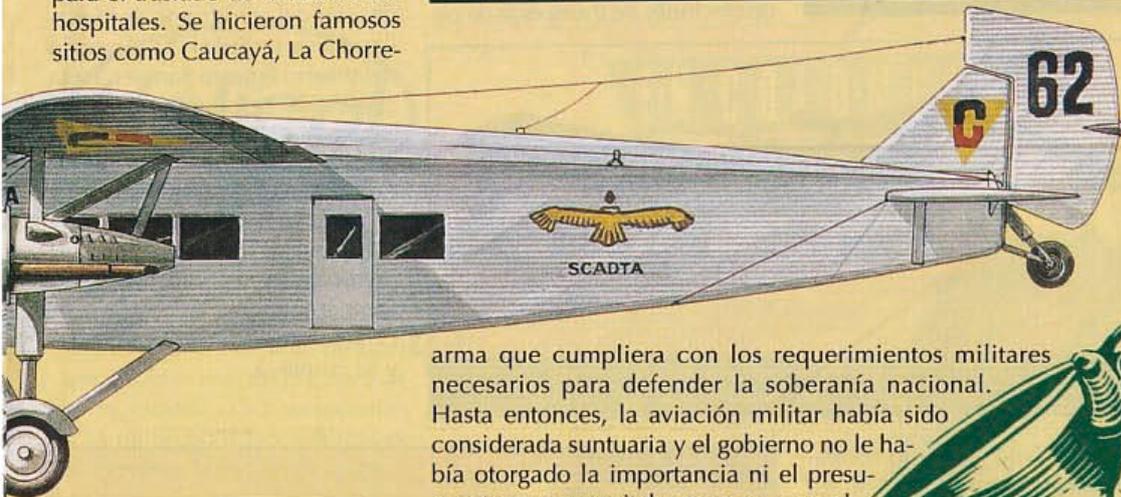
y W-14, al igual que los botes volantes Dornier Wal de SCADTA, fueran transferidos a la aviación militar. El primer avión militar que participó en el conflicto partió de la escuela de aviación de Madrid, siguiendo la ruta por Flandes, Neiva, Altamira, Corinto y Potosí bajo el mando del coronel Hernert Boy, uno de los pilotos más veteranos de SCADTA.

Los aviones de SCADTA sirvieron como apoyo en el transporte de soldados, municiones y provisiones y también como ambulancias para el traslado de heridos a los hospitales. Se hicieron famosos sitios como Caucajá, La Chorre-



Trimotor Ford 5AT. También conocido como El Ganso de Hojalata. Operaban regularmente entre Bogotá y Medellín en 1933.

Foto: Avianca



arma que cumpliera con los requerimientos militares necesarios para defender la soberanía nacional. Hasta entonces, la aviación militar había sido considerada suntuaria y el gobierno no le había otorgado la importancia ni el presupuesto que necesitaba para su normal desarrollo en tiempos de paz. En cambio la aviación civil, liderada por SCADTA, había evolucionado de forma inesperada y contaba con experiencia en las rutas, aviones, pilotos y bases operacionales de importancia, como las de Barranquilla y Palanquero. El gobierno nacional decidió enviar una comisión urgente a Alemania, encabezada por el señor Schnurbusch, funcionario de SCADTA, para adquirir aviones de guerra y transporte militar. Poco tiempo después llegaron al país los primeros Junkers W-34 y K-43 militares y los gigantes trimotores Junkers JU-52, algunos de los cuales fueron habilitados con flotadores para poder operar en los ríos del sur del país, despegando desde la base aérea de Palanquero, que pasaba a ser el principal centro de operaciones de la



Foto: Avianca

nado para aterrizar o acuatizar.

ra, Araracuara, La Pedrera y Tarapacá, donde la operación de hidroaviones fue muy importante en el apoyo prestado a las contiendas militares.

El presidente comprendió entonces la enorme desventaja que tenía la incipiente aviación militar frente a la civil. El puñado de hábiles pilotos militares, los aviones de entrenamiento y las escuelas de aviación en Cali, Flandes y Madrid no conformaban un



LA LINEA AEREA QUE INTEGRA A COLOMBIA

Fuerza Aérea Nacional. Algunos pilotos militares colombianos que participaron en el conflicto armado con Perú se recuerdan por su tenacidad y dedicación: Arturo Lema, José Ignacio Forero, Camilo Daza, Luis F. Gómez Niño y Benjamín Méndez Rey. Las tropas colombianas, comandadas por el general Alfredo Vásquez Cobo, finalmente vencieron a las peruanas. Con la firma del Protocolo de Río de Janeiro se reconocieron a Colombia sus derechos soberanos sobre el trapezico amazónico y la población de Leticia.

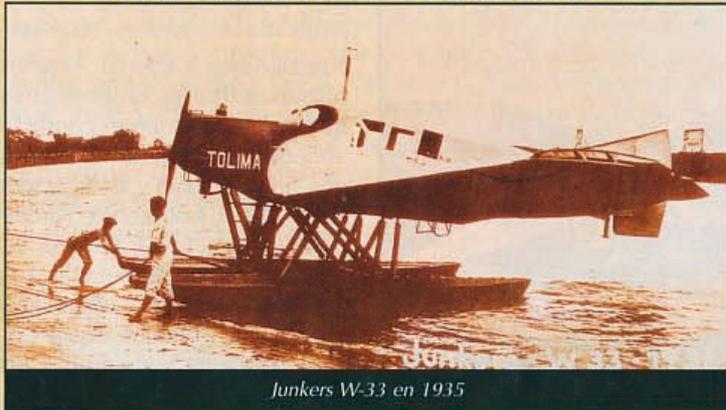
Este inesperado conflicto internacional tuvo como consecuencia un cambio total en el rumbo de la aviación militar y comercial de Colombia. El gobierno cambió su política respecto a la aviación.



Avianca

La Aerolínea de Colombia

Foto: Avianca



Junkers W-33 en 1935

Aprobó el nuevo uso del transporte aéreo como arma de guerra, despertó el interés en la juventud y promovió el establecimiento de nuevas escuelas de aviación.

LA SCADTA Y EL TRANSPORTE DE CORREOS Y PASAJEROS

Mientras tanto, Juan Trippe, presidente de la Pan American Airways, había planeado impedir la interferencia de SCADTA en Panamá; el 14 de enero de 1931 fundó una subsidiaria, la Urabá-Medellín and Central Airways, Umca, para operar en la ciudad de San Cristóbal –localizada en la zona



Junkers F-13, modelo 1930. Se le acondicionaron ruedas para que pudiera aterrizar en el aeródromo de Techo, Bogotá.

Foto: Avianca

del canal, bajo gobierno norteamericano–, Turbo y Medellín. Así se legalizaba la entrada de Pan American Airways al centro del país. Simultáneamente se establecieron las rutas desde la base de la Pan American, en Miami, por el Caribe y Panamá a Barranquilla y Maracaibo. Desde Panamá se establecieron las rutas a Buenaventura y Guayaquil, después

a Cali y Quito y posteriormente hasta el sur del continente –por medio de otra subsidiaria, la Pan American Grace Airways, Panagra–. Así Juan Trippe lograba tener el control del flujo de pasajeros internacionales desde Colombia al exterior.

La primera empresa totalmente colombiana que ofreció alguna competencia a la organización de SCADTA fue fundada por el piloto Ernesto Samper Mendoza: el Servicio Aéreo Colombiano, Saco. Con la adquisición de aviones Curtiss Kingbird D-2 iniciaron las operaciones de transporte de pe-

riódico entre Bogotá y Medellín el 15 de junio de 1933. El gobierno nacional había entregado a SCADTA la administración y transporte del correo aéreo, hecho que fue debatido por los gestores de Saco, quienes querían participar de este servicio y de los demás contratos con el gobierno. Saco estableció rutas a Cali y adquirió aviones trimotor Ford para competir en igualdad de condiciones con SCADTA.

Nadie pudo predecir en esos días la tragedia que habría de producirse el 24 de junio de 1935 al decolar del aeródromo de Medellín el trimotor Ford F-31 al mando del mismo Ernesto Samper. En la carrera de despegue, inexplicablemente, el F-31 cambió de rumbo y fue a estrellarse aparatosamente contra otro trimotor Ford, el Manizales de SCADTA. Entre los infortunados pasajeros que perdieron la vida junto a Ernesto Samper se encontraban el famoso cantante argentino Carlos Gardel y su comitiva.



Junkers W-33, 1935. Los primeros aviones que sobrevolaron territorio colombiano fueron bautizados con el nombre de las principales ciudades del país. Este se llamaba Ciudad de Caldas.

Foto: Avianca



Logotipo de Saco. En uno de estos aviones perdió la vida el cantante Carlos Gardel. Foto: Jaime Escobar

Un proyecto para la difusión de la cultura aeronáutica, realizado por:

Duntos
Suspensivos...
EDITORES

Dirección General:
Alejandro Gaviria Trujillo
José María González Heredia
Cra. 9ª No. 72-81 Of. 504
Tels.: 312 1597 / 312 1540
Santa Fe de Bogotá, D.C., Colombia

Investigación y Textos:
Jaime Escobar

Coordinación Editorial:
Toño Bejarano

Coordinación General:
Luis Alfonso Hernández Cicua

Revisión de Estilo:
María Cristina Rincón Rivera

Diseño y Diagramación:
DELTA
STUDIO

Impresión:
Roto Offset
Circulación:
EL ESPECTADOR



RADIO-COMUNICACIONES

Antes que nada, la TACA de Colombia se interesó por la seguridad de sus Pasajeros. Instalación de radio de comunicación, los aparatos de los Capitanes de los Aviones, mantenimiento en constante estado con los Centros de los Aeropuertos. Personal especializado, atención en caso de emergencia a los Pasajeros en vuelo, planes de emergencia, datos meteorológicos y otros, indispensable para garantizar en cada viaje el máximo de seguridad.

Volando por la TACA, vuela en seguridad. Todos los aviones de la TACA disponen de los más modernos sistemas de radio. Para mayor seguridad, puntualidad y rapidez la TACA de Colombia.



de Colombia

CAPITAL AUTORIZADO DE LA "TACA" DE COLOMBIA \$ 2.100.000.000
CAPITAL SUSCRITO \$ 1.100.000.000

SE FUNDÓ EN 1919 EN ESTADOS UNIDOS DE LA "TACA" A DESARROLLARLA, MODELAR, CUEL CARREROS Y OPERAR.

Líneas Aéreas Taca de Colombia. Aviso promocional de radiocomunicaciones.



HISTORIA DE LA

AVIACION EN COLOMBIA

Puntos suspensivos... EDITORES

Avianca
La Aerolínea de Colombia



Uno de los primeros logotipos de Avianca.

Foto: Jaime Escobar

Foto: Avianca

NACIMIENTO DE AVIANCA

Durante el gobierno del presidente Alfonso López Pumarejo, el Departamento de Estado de los Estados Unidos ejerció una fuerte presión para que se nacionalizara la aviación comercial colombiana. Así se creó la ley 89 de 1938, la cual exigía que por lo menos el 51% del capital de las empresas estuviera en manos de accionistas colombianos y que el 25% de su personal fuera de la misma nacionalidad, porcentaje que debería aumentar cada cinco años.

Los Estados Unidos ejercieron la misma presión en países vecinos. Allí también existían empresas de aviación con fuertes intereses alemanes como Lufthansa, sucursal Perú; SEDTA, en el Ecuador; el Lloyd Aéreo Boliviano y el Sindicato Cóndor en el Brasil. Al gobierno norteamericano le preocupaba el aumento del poderío alemán



Pascual de Andagoya, Boeing 247 de la Flota los Libertadores de Avianca.

Foto: Avianca

bajo el régimen nazi y, ante la inminencia de la guerra en Europa, buscó la forma de fortalecer su control militar sobre la zona del canal de Panamá, que se había convertido en un objetivo vulnerable por la cercanía de aerolíneas controladas por empresarios alemanes.

La "desalemanización" de la aviación comercial colombiana afectaba a todas las entidades del país, no solamente SCADTA sino a ARCO y Aerovías Rames de Colombia, que se habían establecido en los llanos orientales, explorando rutas y prestando un servicio sin igual a las comunidades más apartadas del país, bajo la dirección del capitán Hans Hoffmann, quien se había retirado de SCADTA.



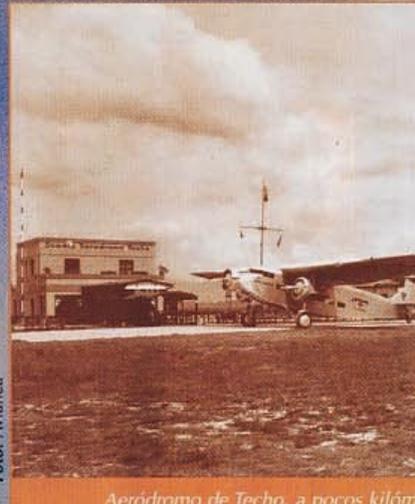
tma
tierra mar aire



MAS ■ COMPAÑIA



En el aeródromo de Techo el Quesada recoge el saco del correo.



Aeródromo de Techo, a pocos kilómetros

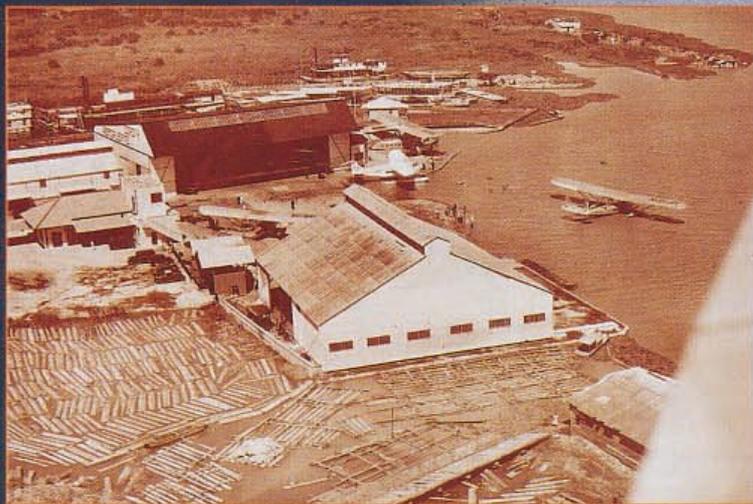
II GUERRA MUNDIAL

Las necesidades militares de los participantes en la segunda guerra mundial ocasionaron un desarrollo tecnológico sin precedentes en la historia de la aviación. Esta se convirtió en el arma más importante, no solo por razones táctico-militares, sino por la movilización de tropas, municiones y material de todo tipo. Se construyeron miles de aviones militares y de transporte. Por ello al terminar la guerra se abrió un gran mercado de aviones usados, sobrantes de guerra, los cuales podían ser adquiridos a precios módicos. Sin lugar a dudas el más famoso de los aviones utilizados en la guerra fue el Douglas DC-3. Avianca, bajo el auspicio de la Pan American Airways recibió un número importante de aviones DC-3, que junto con los Boeing 247 se convirtieron en la espina dorsal de las operaciones de la compañía.

Cuando la segunda guerra mundial estalló en Europa, los aliados se enfrentaron al gobierno alemán y su política expansionista. Colombia, del lado de los aliados, declaró la guerra a Alemania. Los ciudadanos alemanes residentes en este país fueron perseguidos y recluidos en un "campo de concentración": una finca

en las cercanías de Fusagasugá. El gerente de SCADTA, Peter von Bauer, a quien en 1939 el presidente Eduardo Santos había conferido la nacionalidad colombiana, también fue internado en este campo.

La situación era cada vez más tensa y para cumplir con la nacionalización establecida por el gobierno SCADTA no tuvo más alternativa que fusionarse con Saco, aerolínea que mantenía operaciones domésticas a Cali y Medellín con aviones de pasajeros Lockheed L-10 Electra, similares al utilizado por Amelia Erhard en su aventura alrededor del mundo. La formación de la nueva compañía se oficializó con el acta que se firmó el 26 de octubre de 1939; el gobierno quedó con una participación del 40%, los inversionistas colombianos con el 20%



Vista aérea del aeropuerto de SCADTA en Soledad, cerca de Barranquilla. También conocido como aeropuerto Veranillo.

y el 40% restante correspondió a inversionistas extranjeros. Entonces Juan Trippe, de la Pan American Airways, ejerció sus derechos sobre las acciones que había recibido secretamente del gerente de SCADTA para apoderarse de la nueva compañía aérea. Finalmente los norteamericanos quedaron con el control del 60% de las acciones; De la fusión de SCADTA con Saco, y de la posterior intervención de la Pan American Airways, nacieron las Aerovías Nacionales de Colombia, Avianca.

Los cambios administrativos generados por la conformación de la nueva empresa se hicieron efectivos con la reforma estatutaria aprobada por la junta de accionistas en 1940. Se procedió de inmediato a reemplazar todo el personal alemán y técnicos norteamericanos; para finales de ese mes los 80 empleados alemanes, contaban pilotos, mecánicos y personal de tierra, fueron despedidos y reemplazados inmediatamente por personal norteamericano de la Pan American. Según algunos rumores, los pilotos que reemplazaron a los alemanes ya conocían bastante bien las rutas colombianas, pues las habían volado por muchas horas haciéndose pasar por pasajeros.

Ese fue el final de la contribución de los pioneros alemanes a la aviación colombiana, y el comienzo del fortalecimiento de Avianca, que por muchos años tuvo el monopolio de la aviación comercial del país.



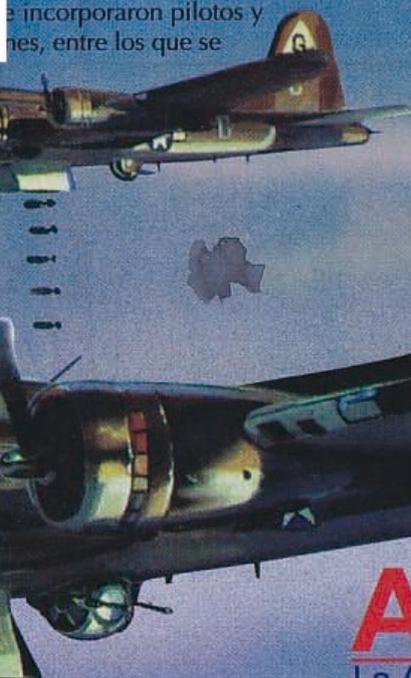
Foto: Avianca

scm
HACE AMIGOS VOLANDO



os de Bogotá. Pertenecía a SCADTA.

unida el 14 de junio de
e incorporaron pilotos y
nes, entre los que se



Avianca

La Aerolínea de Colombia

En 1946 Avianca trajo al país los más modernos aviones de pasajeros, los Douglas DC-4, los cuales también habían participado en la segunda guerra mundial y eran considerados como verdaderos titanes del aire. Tenían capacidad para transportar 48 pasajeros y pronto se convirtieron en los preferidos, sobre todo porque eran atendidos por bellas y diligentes azafatas, entonces llamadas cabineras. Avianca aprovechó la autonomía de sus nuevos equipos y en coordinación con la Pan American volvió a prestar servicios internacionales, que habían sido suspendidos por el cese de actividades de la SCADTA. Sus rutas iniciales fueron: Bogotá-Barranquilla-Miami, Cali-Quito y Medellín-Balboa (Panamá).

El 15 de febrero de 1947 ocurrió un terrible accidente protagonizado por un Douglas DC-4 recientemente incorporado a la flota de Avianca, que cumplía un vuelo rutinario de Barranquilla al aeropuerto de Techo en Bogotá. Todo transcurría normalmente



Vista general interior del edificio central del Aeropuerto de Barranquilla. Allí se atendía a los pasajeros y se controlaba y distribuía la carga.

Foto: Avianca

pero cuando se aproximaba a la sabana de Bogotá, el avión se estrelló contra El Tablazo, un cerro que se ha hecho famoso por los múltiples accidentes aéreos que allí han ocurrido. La totalidad de la tripulación y los 48 pasajeros perecieron. Este accidente es uno de los más recordados por sus proporciones y por el cubrimiento mundial que tuvo.

con hidroaviones. El presidente Eduardo Santos finalmente aceptó algunas condiciones del gobierno norteamericano para estar preparado en caso de una amenaza real por parte de Alemania sobre el canal de Panamá:

- ◆ Ceder las bases aéreas y navales a Estados Unidos a cambio de facilidades de crédito.
- ◆ Permitir la presencia de observadores militares en los consulados norteamericanos de Barranquilla, Medellín y Cúcuta.
- ◆ Presencia naval de Estados Unidos en la Bahía de Utría, el golfo del Darién y en las costas de la Guajira.
- ◆ Vigilancia aérea sobre los llanos orientales utilizando tres aviones civiles entregados a las compañías petroleras que operaban en esa región.
- ◆ Construir, a partir de 1942, una pequeña base naval norteamericana en Barranquilla.

La base de Barranquilla apoyó a los aviones e hidroaviones que patrullaban las rutas marítimas

PACTO ENTRE CABALLEROS

El presidente Roosevelt inició en 1940 conversaciones con los gobiernos latinoamericanos para adquirir terrenos estratégicamente situados en los que su gobierno pudiese acondicionar bases aéreas. La propuesta específica para Colombia contemplaba su ubicación en Cartagena, Barranquilla y Buenaventura, donde SCADTA ya tenía instalaciones para operar



Primer DC-3 propiedad de la recién creada Avianca, matrícula C-100.

Foto: Jaime Escobar

Avianca

La Aerolínea de Colombia



En 1937 los Boeing 247-D integraron la flota Los Conquistadores. Eran bimotores con capacidad para 10 pasajeros, velocidad de crucero de 235 km/h.

conducían al canal de Panamá y eran utilizadas por los buques petroleros norteamericanos para transportar combustible desde las refinerías del golfo de México y la costa este de Estados Unidos hasta la costa Pacífica. El patrullaje era indispensable porque submarinos nazis atacaban frecuentemente a los buques.

La base aérea y naval de Barranquilla, contigua a Soledad, era de propiedad de Avianca y la compartía con la marina norteamericana y la Pan American Airways. La conformaban varias cabañas de madera con techo de lona, construidas bajo contrato de Avianca. Contaba con una unidad de abastecimiento de combustible. La ampliación prevista para mayo de 1944 permitió la operación de los grandes bombarderos y de los dirigibles. El patrullaje naval en el Caribe se redujo en noviembre de 1944 y la base fue suprimida en marzo de 1945.



Un proyecto para la difusión de la cultura aeronáutica, realizado por:

Puntos Suspensivos...
EDITORES

Dirección General:
Alejandro Gaviria Trujillo
José María González Heredia
Cra. 9ª No. 72-81 Of. 504
Tels.: 312 1597 / 312 1540
Santa Fe de Bogotá, D.C., Colombia

Investigación y Textos:
Jaime Escobar
Coordinación Editorial:
Toño Bejarano

Coordinación General:
Luis Alfonso Hernández Cícua
Revisión de Estilo:
María Cristina Rincón Rivera

Diseño y Diagramación:
DELTA
STUDIO

Impresión:
Roto Offset
Circulación:
EL ESPECTADOR

ciudades donde pensaba operar, por ejemplo el de Crespo en Cartagena, e instaló su propia red de radioayudas.

Las operaciones internacionales se extendieron hacia el sur, hasta Quito y Lima, y hacia el norte hasta San José de Costa Rica, donde se conectaba con el sistema establecido por las subsidiarias del Grupo. Más tarde inició los vuelos a Caracas, con Taca de Venezuela. Para cubrir estos servicios incorporó aviones Douglas DC-3 propios y también alquilados (a las subsidiarias del Grupo). La competencia de Avianca y la falta de crecimiento en el volumen de pasajeros, carga y correos pusieron en serios problemas financieros a esta compañía. Después de tres años de haber iniciado sus servicios, la sociedad se disolvió en mayo de 1947, cuando un grupo de pilotos llegados de Panamá se llevó a ese país cuatro aviones que Taca de Colombia había alquilado y por los cuales no había pagado el dinero acordado. El propietario los recuperó, llevándoselos sin previo aviso.



Nicolás del Castillo, ex director de la Corporación Nacional de Turismo, entregó a Jaime Correal el premio Pópolo de Oro por su labor.

tma

DE COLOMBIA

En 1952, American Express nos dio su representación y a partir de ese momento nos ayudó a ubicar turistas en el exterior, con una programación que nosotros diseñábamos.



TMA creó el Wintour, un viaje en tren por la sabana de Bogotá que incluía una visita a Monserrate. Después los turistas eran llevados a Cartagena o Barranquilla.

Hoy tenemos una universidad que prepara a nuestros funcionarios durante tres meses para que tengan los conocimientos necesarios para desempeñar su función correctamente. Los cursos son continuos, con profesores propios y otros contratados. El núcleo humano es muy bueno y estamos orgullosos de nuestra gente, tenemos 56 puntos de venta en el país, 25 en Bogotá.

Somos 550 los funcionarios de TMA y llevamos 47 años trabajando por el turismo en Colombia.

Foto: Avianca

Foto: Jaime Correal

Foto: Jaime Correal

MINISTERIO DE GUERRA

En Colombia la aviación civil y la militar dependían, en un comienzo, del Ministerio de Guerra. Este, desde la División de Aviación Civil, dio el primer impulso al desarrollo de la aviación comercial del país.

Las facilidades para adquirir aviones usados en la segunda guerra mundial y la aceptación, por parte del público en general, del avión como nueva alternativa de transporte, llevaron al desarrollo la industria aeronáutica, pero dentro de un total desorden y falta de control gubernamental, como veremos más adelante.

En los años cuarenta surgieron varias compañías dedicadas al transporte de pasajeros y de carga con magníficos y jóvenes pilotos colombianos recién egresados de las diferentes escuelas particulares del país y de la misma fuerza Aérea Colombiana. Las más notables compañías fundadas en esa década fueron:

- ❖ Líneas Aéreas Nacionales, Lansa. Se fundó en Barranquilla el 5 de mayo de 1945 con capital social y personal totalmente colombianos. Empezó operando con dos aviones in-



Foto: Avianca

Con capacidad para 21 pasajeros. Cubrieron casi todas las rutas nacionales del momento, especialmente : Armenia, Manizales, Bucaramanga, Yopal, Tauramena, Tablón de Tamara, Barranca de Upía, Cravo, Saravena y otras del oriente colombiano.

HISTORIA DE LA AVIACION EN COLOMBIA

AVIACION EN COLOMBIA

Puntos suspensivos... EDITORES

4

Avianca
La Aerolínea de Colombia

tma tierra mar aire

y ahora... a La Habana

en DC-4 de LANSA

... Y DE LA HABANA A LOS Estados Unidos

Compañía fundada por el capitán y piloto colombiano Juan Gómez...

A la Habana... \$ 200.00

... \$ 100.00

... \$ 50.00

LANSA
LÍNEAS AERÉAS NACIONALES S. A.

Afiche promocional de la aerolínea Lansa.

Foto: Jaime Escobar

VIARCO
extiende sus RUTAS

Las rutas de VIARCO desde hoy día las más importantes del país... Con un nuevo avión de gran capacidad, el VIARCO extiende su red de comunicaciones beneficiando a todos los viajeros colombianos.

VIARCO

OFICINAS: Bogotá, Medellín, Cali, Manizales, Pereira, Popayán, Iquique, Tumbuco, Páez, Neiva, Villavieja, Bucaramanga, Cúcuta, Bogotá.

Afiche promocional de Viarco.

Foto: Jaime Escobar

CARACOL
MAS COMPANIA

AHORA SI A EUROPA... Via AVIANCA

El día 19 del presente mes salió de Bogotá una de las gigantescas aeronaves DOUGLAS DC-4 de la AVIANCA, realizando el primer vuelo intercontinental de Colombia a Europa con pasajeros para Madrid París y Londres.

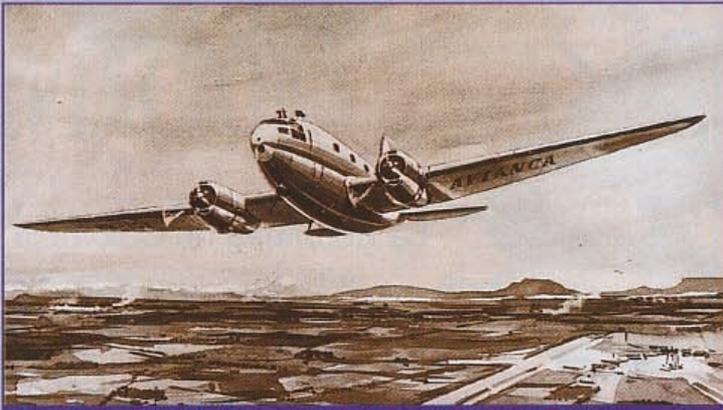
TODAVIA QUEDAN ALGUNOS CUPOS DISPONIBLES Y ACONSEJAMOS:

Primer vuelo a Europa, en 1950. Demoró 48 horas, por la ruta del Pacífico medio.

Foto: Jaime Escobar

gleses Avro Anson a ciudades donde Avianca no volaba: Uribe, Rioacha y Valledupar. Posteriormente adquirió una importante flota de aviones Douglas DC-3 y expandió su campo de acción a todo el país, años después se convirtió en la principal rival de Avianca.

- ❖ Sociedad Aeronáutica de Medellín Consolidada, Sam. Fundada en Medellín el 5 de octubre de 1945, su objetivo era el transporte exclusivo de carga entre La Capital de la Montaña y Barranca-bermeja,



Curtiss C-46. Bimotors diseñados para la guerra, especialmente para el transporte de paracaidistas y material bélico.

❖ Cartagena y Barranquilla. Operaba inicialmente con una flota compuesta con Douglas C-47. En 1948 Sam logró un contrato con el gobierno para transportar correo aéreo entre las ciudades antes mencionadas, lo cual fue una ventaja para sostenerse en el mercado.

❖ Vías Aéreas Colombianas, Viarco. Fue fundada el 15 de diciembre de 1945 en Cali, para el transporte de pasajeros y carga a las ciudades de Popayán, Ipiales y Tumaco. Su radio de acción se extendió hasta las ciudades de Cartagena, Medellín, Cartago y Bogotá. Utilizó Douglas DC-3 y posteriormente anfibios PBY Catalina para llegar a ciudades como Quibdó y Buenaventura, que no contaban con campos de aterrizaje.

❖ Sociedad Aérea del Tolima, Saeta. Tuvo su sede en el aeródromo de Perales, Ibagué. Con cuatro avio-

nes Douglas DC-3 inició operaciones regulares de transporte de pasajeros y carga a Bogotá, aprovechando la suspensión de los servicios de autoferro en ese trayecto. Posteriormente inauguró el aeródromo Santiago Vila de Flandes, con el fin de volar a Girardot. Más tarde inició vuelos a Cartago, Cali, Garzón y Neiva.

❖ Líneas Aéreas Transatlánticas Colombianas, Latco. Se fundó en Barranquilla en marzo de 1946. Trajo al país los primeros Curtiss C-46 de carga. Fue una de las primeras compañías en transportar carga desde Madrid, Cundinamarca hacia Barranquilla y Miami.

❖ Compañía Transandina de Aviación. También especializada en el transporte de carga, fue fundada en Bogotá el primero de octubre de 1946. Trabajó inicialmente con aviones Lockheed C-60 Lodestar para carga, entre Bogotá y Medellín. Posteriormente

Avianca

La Aerolínea de Colombia

Foto: Avianca

Lockheed L-1049, Superconstellation. Primeros aviones con cabina presurizada. Cubrieron la ruta Bogotá-Lima-Quito.



Anfibio Catalina HK134 en el puerto de Buenaventura.

incorporó Douglas C-47. Dos accidentes consecutivos resultaron en la suspensión del permiso de operación por parte de las autoridades aeronáuticas.

❖ Agencia Interamericana de Aviación, Aida. Fue fundada el 5 de octubre de 1946 como sucursal de compañías aéreas extranjeras. Posteriormente solicitó permiso para operar aviones propios y escogió como radio de acción las regiones apartadas de los territorios nacionales. Se convirtió en la primera ruta Bogotá-Villa-

vicencio-Puerto Leguizamó-Tarapacá-Leticia, con Catalinas PBY.

❖ Compañía Expreso Aéreo. Fundada el 6 de mayo de 1947, fue otra de las empresas de carga. Trabajó con dos Douglas C-47. Poco después de comenzar operaciones la empresa fue liquidada, tras la pérdida de sus aviones en accidentes.

❖ Sociedad Colombiana de Transportes Aéreos, Scolta. Se fundó el 2 de septiembre de 1947. Utilizó una flota compuesta por Douglas C-47 de carga. Inauguró los servicios de carga entre Colombia y Estados Unidos, volaba



Foto: Avianca

Consolidated PBY 5A- Catalina.
Largo 19,45 mts, envergadura 31,70 mts,
alto 6,14 mts, motor: 2 Pratt&Whitney R-1830/42 de 1200 h.p.
Velocidad crucero: 209 k/h, pasajeros: 22 y 2 tripulantes.



Foto: Avianca

Douglas DC-4.

El 22 de enero de 1947 un DC-4 realizó el primer vuelo sin escalas entre Bogotá y Miami, ruta que más tarde se prolongó hasta Nueva York.

regularmente a Miami y Nueva York. Tres accidentes fatales acabaron con la compañía.

SE REGLAMENTA LA AERONAVEGACIÓN

El aumento del parque aéreo, la proliferación de compañías de todos los tamaños y el incremento de las operaciones aéreas a todas las ciudades del país crearon caos en el espacio aéreo colombiano. La falta de radioayudas, la falta de experiencia de algunos pilotos, el desorden de las operaciones aéreas, el vuelo de aviones bajo el mando de pilotos extranjeros, la falta de control gubernamental y otros factores ocasionaron innumerables accidentes aéreos.

En 1946, durante el gobierno del Presidente Mariano Ospina Pérez, el Ministerio de Guerra contrató una misión de expertos norteamericanos para organizar la aviación comercial colombiana y otros aspectos relacionados, como la necesidad de dotar a Bogotá de un aeropuerto de primera categoría. La capital contaba con tres aeródromos: el de Techo, propiedad de Avianca, el de Santa

Cecilia, de Lansa, y el de Madrid, donde operaba la Fuerza Aérea Colombiana y Taca de Colombia, entre otras. En las demás ciudades del país había más de un aeródromo al servicio de una u otra empresa. El servicio de radio-navegación era prestado por las diferentes aerolíneas a sus propios aviones.

Mediante la resolución ejecutiva 22 de 1946 se autorizó a Avianca para que prestara los servicios de aeronáutica a las compañías y empresas de aviación civil. Avianca, entonces, prestó los servicios de meteorología, radiofaros, guardia de aviones y torre de control de tráfico aeroportuario.

La misión norteamericana aconsejó la creación de la Comisión Permanente de Aviación Civil, organismo que se encargó de implementar la ley 89 de 1938, orgánica de la aviación civil del país, dentro de normas enmarcadas por las necesidades y los principios universales del derecho aéreo. En septiembre de 1946 el Ministerio de Guerra dio a conocer el decreto por el cual se creaba esta comisión, que de acuerdo con la ley 89 de 1938 tendría a su cargo la suprema inspección y reglamentación de la navegación aérea del país. La comisión estaba encargada también de

elaborar proyectos de reglamentación del Departamento de la Aeronáutica Civil que satisficieran las necesidades generadas por

el desarrollo de la aviación comercial colombiana en los años de la posguerra.



La presencia de las azafatas, entonces llamadas cabineras, siempre ha contribuido al bienestar de los pasajeros y al atractivo de los viajes en avión. En un comienzo se contrataron mujeres argentinas porque la profesión no era bien vista por la sociedad colombiana. Esto explica que muchos de los primeros pilotos hayan conformado hogares colombo-argentinos.

Foto: Avianca

AVIACIÓN CIVIL Y MILITAR

Entre las recomendaciones iniciales de la misión estaba la separación de la aviación civil de la militar, pero siempre bajo la directriz del Ministerio de Guerra. También aconsejó una reorganización de la División de Aviación Civil, siguiendo los planes y proyectos presentados por el coronel José Ignacio Forero y por Marco Mejía Gómez y Mauricio Obregón Abreu. La necesidad de separar la aviación civil de la militar había sido planteada por el teniente coronel Gustavo Rojas Pinilla cuando pertenecía al grupo de ingenieros del Ministerio de Guerra. Más tarde Rojas Pinilla ocupó el cargo de jefe de la División de Aviación Civil.

Por medio del decreto 969 del 17 de marzo de 1947 se creó y organizó el Departamento General de Aeronáutica Civil, también fijó sus funciones. El ministro de Guerra, Carlos Sanz de Santamaría, nombró a Mauricio Obregón

Abreu como primer director de la nueva entidad.

En 1947 entró en vigor la Convención de Chicago de 1944, sobre aviación civil universal, en Colombia. La nación aprobó este convenio mediante la ley 12 del 23 de octubre de 1947, con lo que no solo quedaba sellado su ingreso a la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, sino que asumía una serie de compromisos internacionales relacionados con el desarrollo de la aviación civil y la expedición de normas para este propósito. Cabe anotar que entonces se organizó por primera vez el Registro Aeronáutico Nacional dando a los aviones el prefijo de identificación HK. También se organizó el primer Manual de Reglamentos Aeronáuticos y se publicaron normas relacionadas con personal, material e instalaciones, campos de aterrizaje, aduanas, tarifas, itinerarios, mantenimiento y operaciones. Igualmente, se reglamentaron las licencias de personal de vuelo, técnicos y especialistas. Con la reglamentación de las escuelas aéreas y las actividades relacionadas con la aviación de turismo, quedó enmarcada en las normas toda la actividad de la aviación civil colombiana.



Foto: Jaime Escobar

AVIANCA CRECE

Avianca continuaba su vertiginoso crecimiento nacional e internacional. En un caso poco usual en la aviación civil internacional, y ante la ausencia de una empresa local, Avianca obtuvo permiso para operar las rutas domésticas del Ecuador, uniendo a Quito con Cuenca, Manta y Guayaquil. Todo el sistema giraba en torno a los servicios internacionales de la

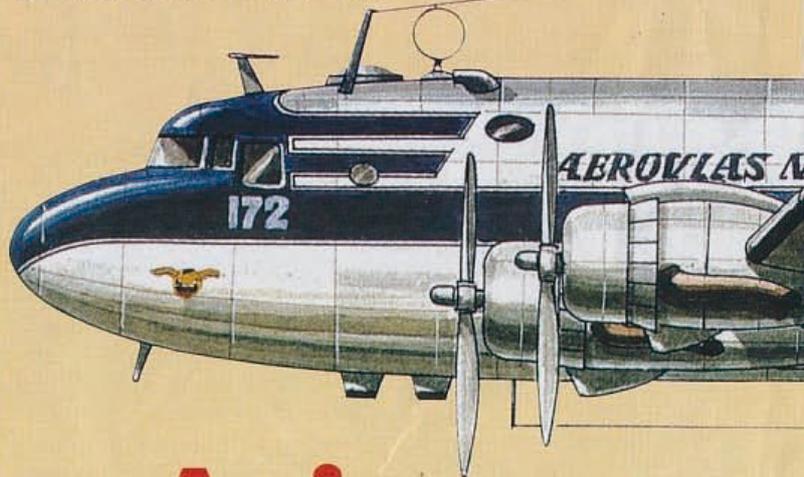


Pan American Grace Airways, Panagra, subsidiaria de la Pan American Airways, que volaba desde Guayaquil hasta Santiago y Buenos Aires, en el sur, y hasta Cali y Balboa, Panamá, en el norte. El 6 de marzo de 1950, y a raíz de la celebración del año santo, Avianca se convirtió en la primera compañía colombiana en ofrecer vuelos transatlánticos. En un moderno Douglas DC-4 bajo el mando del capitán Jaime Duque, 48 peregrinos emprendieron el viaje que los llevaría desde Bogotá a Barranquilla y después a la isla de Bermudas, las Azores, Lisboa, Madrid y Roma.

En lo referente a infraestructura aeroportuaria, Avianca inauguró en los años cuarenta no menos de veinte campos de aterrizaje, donde se destacan los de Calipuerto, en Cali, Santágueda, Manizales, y Cazadero, en Cucúta.



Dos vistas de la maqueta del aeropuerto de Barajas en Madrid (España).



Avianca

La Aerolínea de Colombia

Un proyecto para la difusión de la cultura aeronáutica, realizado por:

**Puntos
Suspensivos...**
EDITORES

Dirección General:
Alejandro Gaviria Trujillo
José María González Heredia
Cra. 9ª No. 72-81 Of. 504
Tels.: 312 1597 / 312 1540
Santa Fe de Bogotá, D.C., Colombia

Investigación y Textos:
Jaime Escobar
Coordinación Editorial:
Toño Bejarano

Coordinación General:
Luis Alfonso Hernández Cicua
Revisión de Estilo:
María Cristina Rincón Rivera

Diseño y Diagramación:
DELTA
ESTUDIO

Impresión:
Roto Offset
Circulación:
EL ESPECTADOR

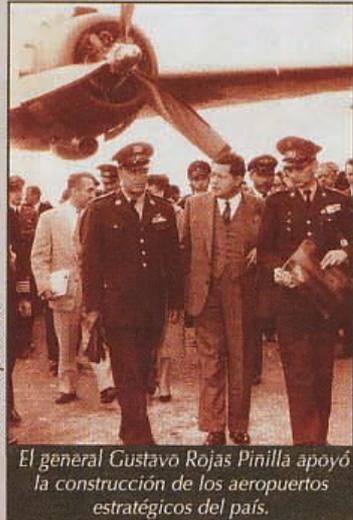


Foto: El Espectador

El general Gustavo Rojas Pinilla apoyó la construcción de los aeropuertos estratégicos del país.

ROJAS MODERNIZA LA AVIACIÓN

Lloyd Aéreo Colombiano, una de las aerolíneas nacionales que surgieron durante la década de los años cincuenta, en corto tiempo se convirtió en la segunda de mayor importancia del país. Posteriormente surgieron pequeñas empresas de servicio de taxi aéreo como Taxi Aéreo de Santander, Taxader, y Aerovías Cónдор de Colombia, Aerocónдор. Estas fueron de gran importancia para el desarrollo de la aviación de transporte de carga, al igual que para la expansión en las operaciones hacia los llanos orientales.

Durante esta década la aviación colombiana vivió un proceso de expansión y modernización. El jefe del gobierno militar, general Gustavo Rojas Pinilla, expidió el



M.A.S. ■ COMPAÑIA



Duntos Suspensivos... EDITORES

decreto 3269 del 10 de noviembre 1954 para crear, por recomendación de las misiones Currie y Madigan, un establecimiento público que prestara servicios

Avianca

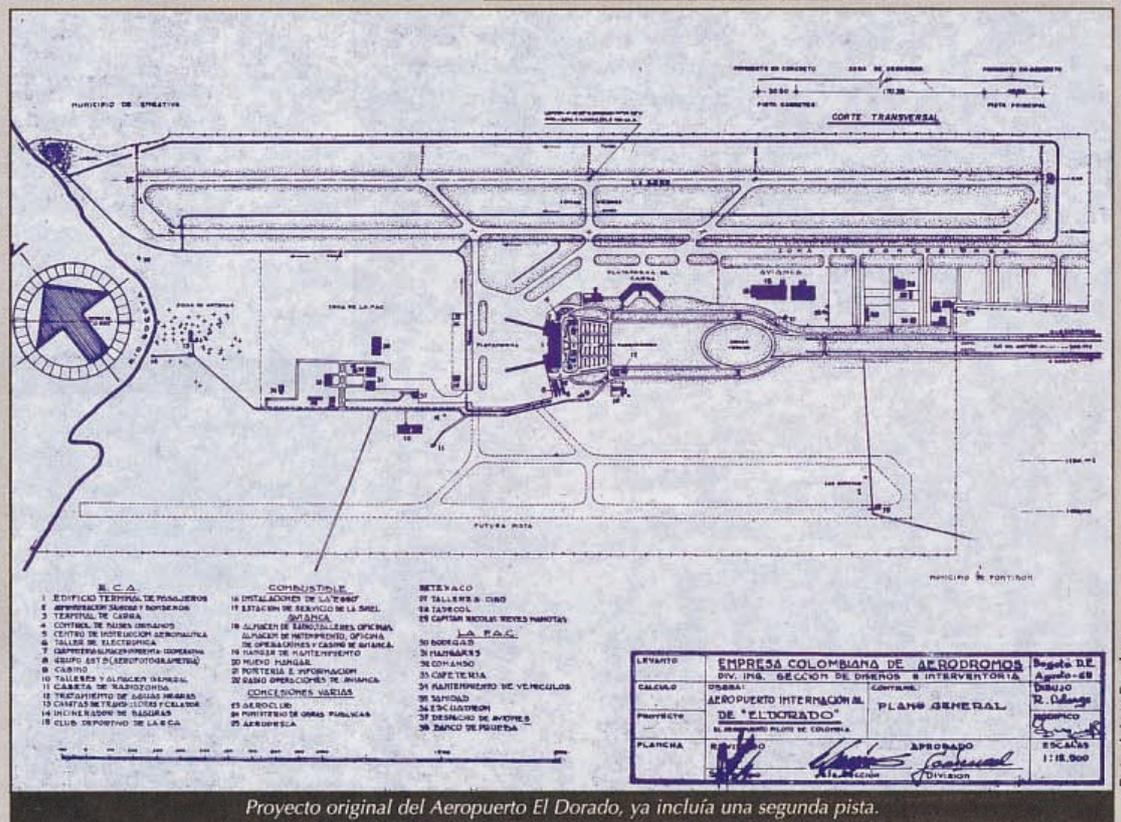
La Aerolínea de Colombia



de navegación y transporte aéreo comercial dentro del país. El establecimiento se denominó Empresa Colombiana de Aeródromos, ECA. Desde entonces todas las actividades aeroportuarias quedaron centralizadas en dicho organismo. El Estado colombiano asumió, en calidad de empresario, el control efectivo de los aeródromos destinados al uso de aeronaves de transporte público y de los demás servicios de navegación aérea y radioayudas.



Terminal aéreo El Dorado en 1965.



Proyecto original del Aeropuerto El Dorado, ya incluía una segunda pista.

Foto: Jaime Escobar



Vista aérea del aeródromo de Techo de 1953.

El general Rojas Pinilla nombró al coronel Jorge Téllez Vera, de la Fuerza Aérea Colombiana, para gerenciar ECA. Su objetivo principal era el de ubicar los terrenos para construir un aeropuerto de talla internacional para Bogotá y reemplazar el antiguo de Techo. También se le asignó la tarea de dotar a las regiones más apartadas del país de aeródromos para vincular por vía aérea todo el territorio nacional, mejorar y mantener en perfecto funcionamiento los aeropuertos que desde ese momento serían propiedad de la nación.

Las actividades de ECA se multiplicaron cuando el entonces presidente de Avianca, Gregorio Obregón, ofreció al gobierno la totalidad de sus aeropuertos en calidad de venta, así su empresa ya no sería la responsable de su mantenimiento y operación del

control aéreo y la red de meteorología que también era de su propiedad. El General Rojas ordenó al coronel Téllez pagar trece millones de pesos. El gobierno colombiano empezó las operaciones aéreas y la información meteorológica aeronáutica.

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

El general Rojas encomendó al Departamento de Aeropuertos de ECA la tarea de diseñar y construir la infraestructura aeroportuaria nacional. De esta tarea se destacaron la planeación, diseño y construcción de los aeropuertos de San Andrés, Leticia, Barranquermeja, Bogotá, Aracuara, Quibdó, Tunja y Paipa, los cuales



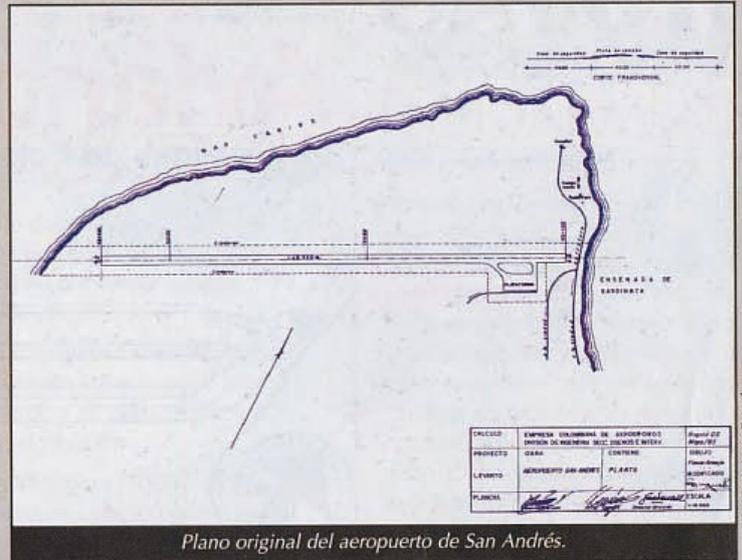
se convirtieron en importantes obras de ingeniería del gobierno militar.

Aeropuerto de San Andrés

La construcción del aeropuerto de San Andrés posibilitó que la isla recibiera un creciente flujo de turismo. También como consecuencia el incremento de su participación en el comercio nacional e internacional. Por lo anterior el gobierno declaró puerto libre a la isla.

Avianca

La Aerolínea de Colombia



Plano original del aeropuerto de San Andrés.

Aeropuerto de Leticia

La posibilidad de unir por vía aérea el centro del país con el puerto de Leticia fue una obsesión del general Rojas. Consideraba prioritaria la presencia del Estado en el sur del territorio nacional; recordaba el desamparo que sufrió su población en 1932, cuando fue invadida por las tropas peruanas. El viaje que se realizaba entonces, río arriba por el Amazonas, entrando por Brasil, era muy largo. En 1954 ECA asumió la

construcción del aeropuerto a orillas del río Amazonas. Como no existía muelle, se utilizaron balsas de madera para descargar sobre ellas la maquinaria, y con grúas del mismo buque eran trasladadas a tierra.

En 1955 el aeropuerto de Leticia se declaró internacional. Para fomentar el tráfico aéreo en la zona del Amazonas, se otorgaron mayores facilidades a las compañías aéreas nacionales e internacionales.

Foto: Avianca



Dos Constelations en el aeródromo de Techo antes de decolar.

Foto: Jaime Escobar



tranjeras, como Asa Airways International, y la Fuerza Aérea Colombiana, se beneficiaron de este nuevo aeropuerto fronterizo y prestaron un servicio muy importante a la comunidad. El gobierno finalmente pudo

les para que prestaran sus servicios allí. Por su ubicación geográfica, Leticia se convirtió en parada obligatoria de las rutas a Perú, Bolivia, y Brasil. Este puerto no solo recibió aeronaves DC-4, sino también las incluidas en el cuadro de rutas del convenio bilateral firmado entre Colombia y Estados Unidos en 1956. Otras empresas nacionales, como Lloyd Aéreo Colombiano, y ex-

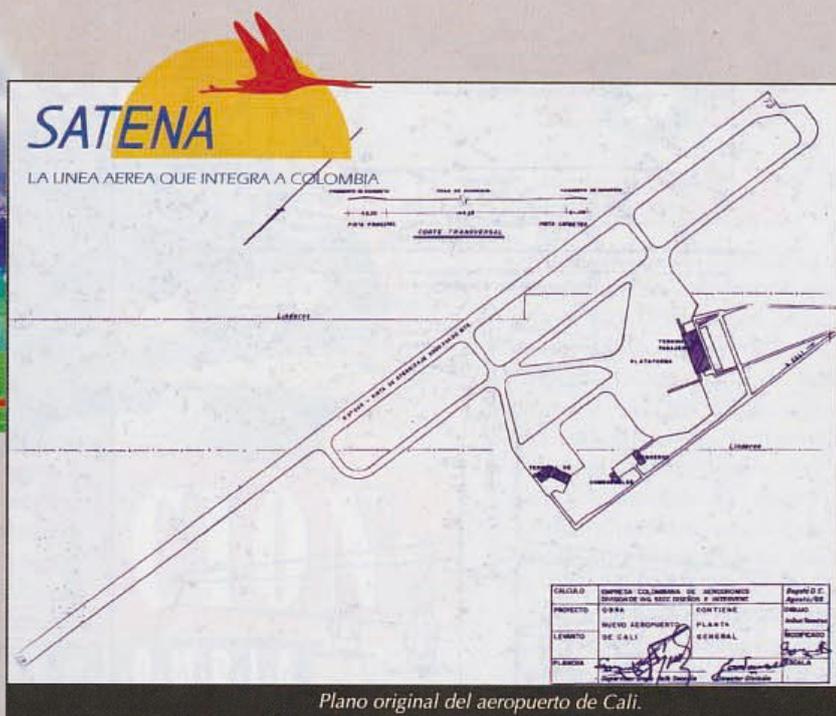
mantener una presencia representativa en estas apartadas regiones.

Aeropuerto de Barrancabermeja

El tercer aeropuerto contemplado en el plan del general Rojas fue el de Barrancabermeja. Esta localidad se convertía rápidamente en el centro más importante de explotación petrolera del país y presentaba un inusual desplazamiento de pasajeros por las actividades comerciales. Necesitaba ser dotada de un aeropuerto adecuado para atender las operaciones del Magdalena Medio. ECA también proyectó, construyó y puso en servicio al aeropuerto en Barrancabermeja para aeronaves DC-4, en 1957.

Aeropuerto Internacional de Bogotá

El Dorado, en Bogotá, fue el cuarto proyecto de Rojas. Su diseño original estuvo a cargo de ingenieros colombianos de ECA y bajo la supervisión del mismo general Rojas. Inicialmente, el proyecto contemplaba dos pistas de aterrizaje de 3.800 m de longitud, pavimentadas en concreto y con capacidad para recibir las aero-



Plano original del aeropuerto de Cali.

Foto: Jaime Escobar

naves más poderosas del momento. Todos los cálculos de ingeniería para la cimentación fueron planeados para soportar el peso de los aviones Boeing 737 Stratocruiser, que era el modelo más pesado en ese entonces. Las plataformas y calles de rodaje de esta moderna construcción cumplían todas las exigencias para el despegue y aterrizaje de naves de hélice y de las de propulsión a chorro, que entraban a operar en las grandes empresas de aviación en el mundo.

nal estuvo a cargo del arquitecto italiano Domenico Parma; la construcción fue responsabilidad de la firma colombiana Cuéllar Serrano Gómez y Cía. Las instalaciones del terminal deberían incluir varios pisos y ofrecer la comodidad de la vida moderna. Se construyeron restaurantes, bancos, almacenes, salas de conferencias, oficinas de turismo y oficinas para el funcionamiento de las diferentes empresas de aviación.

El diseño del terminal de pasajeros para el aeropuerto internacio-

Las obras de la pista principal comenzaron a mediados de 1956; hubo necesidad de remover un

AHORA DOS VUELOS SEMANALES A



via **RAS**
RUTAS AEREAS SAM
SIN CAMBIO DE AVION
entre Colombia y Miami

ITINERARIOS			
Luzes y laveros			
BOGOTA - MIAMI	08:00 am	MIAMI - BOGOTA	07:00 am
BOGOTA - MIAMI	08:00 am	MIAMI - BOGOTA	07:00 am
Miércoles y sábados			
BOGOTA - MIAMI	08:00 am	MIAMI - BOGOTA	07:00 am
BOGOTA - MIAMI	08:00 am	MIAMI - BOGOTA	07:00 am

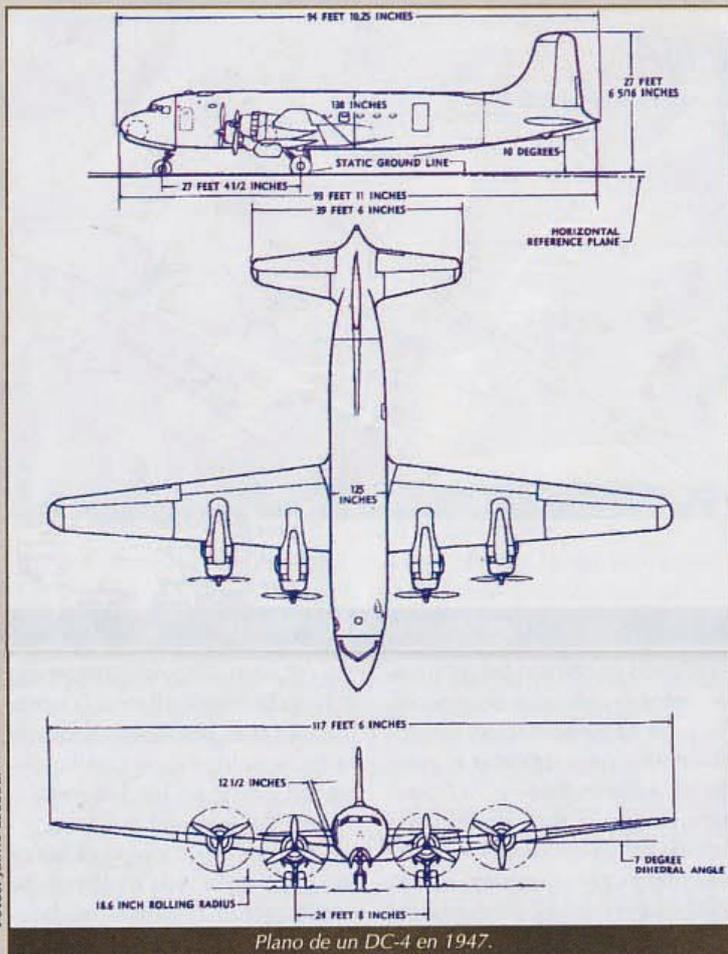
Informes en su agencia de turismo o en las oficinas de RAS
Rutas Aéreas Sam,
volante publicitario de tarifas.



Avianca adquirió dos Boeing 737 cuando cumplió su 50 aniversario, en 1969.

Foto: Avianca

Foto: Jaime Escobar



Plano de un DC-4 en 1947.

millón quinientos mil metros cúbicos de tierra con un costo aproximado de \$2'500.000. Toda clase de esfuerzos y maquinaria moderna se unieron para la obra, desafiando la lluvia y el frío de la sabana de Bogotá. Fue necesario establecer tres turnos de trabajo de ocho horas cada uno con el fin de que no fuesen interrumpidas las obras, ni siquiera en las noches. Los ingenieros y obreros colombianos, que trabajaron con patriotismo y desinterés, forjaron



Un proyecto para la difusión de la cultura aeronáutica, realizado por:

**Puntos
Suspenivos...**
EDITORES

Dirección General:
Alejandro Gaviria Trujillo
José María González Heredia
Cra. 9ª No. 72-81 Of. 504
Tels.: 312 1597 / 312 1540

Santa Fe de Bogotá, D.C., Colombia

Investigación y Textos:
Jaime Escobar

Coordinación Editorial:
Toño Bejarano

Coordinación General:
Luis Alfonso Hernández Cicua

Revisión de Estilo:
María Cristina Rincón Rivera

Diseño y Diagramación:
DELTA
STUDIO

Impresión:
Roto Offset
Circulación:
EL ESPECTADOR

Avianca

La Aerolínea de Colombia

una obra que representa para el país un gran orgullo.

Posteriormente se inició la construcción del terminal, el cual fue entregado en su totalidad, con las construcciones adyacentes, el 10 de diciembre de 1959, fecha en la que el presidente Alberto Lleras inauguró el aeropuerto enfrentando severas críticas por parte de sus opositores, quienes calificaron de excesiva y sobredimensionada la construcción.

Con su nuevo aeropuerto internacional la ciudad de Bogotá entró definitivamente en la "era del jet" y pronto se convirtió en escala obligada en las rutas desde Norte y Suramérica. El Dorado es hoy el más importante aeropuerto del país, moviliza el 70% de los

pasajeros y la carga nacional e internacional y es uno de los principales a nivel latinoamericano.

Ahora 2 vuelos semanales a:
PANAMA - MIAMI - WASHINGTON
NEW YORK - CHICAGO - GUATEMALA
MEXICO - SANTIAGO DE CHILE
LOS ANGELES

Via RAS
Rutas Aéreas Sam

Se cambian de aviones entre Colombia y...

CIUDADES	CLASES	PRECIOS	CONDICIONES
Bogotá - Panamá	First Class	\$120.00	...
Bogotá - Miami	First Class	\$150.00	...
Bogotá - Washington	First Class	\$180.00	...
Bogotá - New York	First Class	\$200.00	...
Bogotá - Chicago	First Class	\$220.00	...
Bogotá - Guatemala	First Class	\$100.00	...
Bogotá - México	First Class	\$120.00	...
Bogotá - Santiago de Chile	First Class	\$150.00	...
Bogotá - Los Angeles	First Class	\$180.00	...

Indicador para información en las agencias de turismo o en las oficinas de RAS

Rutas Aéreas Sam,
volante publicitario de tarifas.

EN AVIANCA PENSAMOS EN USTED

Por eso prestamos el servicio de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga. Estamos orientados al cliente y a la excelencia en el servicio por lo que nuestra operación busca la eficiencia.

Contamos con gente de primera... pilotos experimentados, técnicos y mecánicos entrenados en las más avanzadas tecnologías y personal de a bordo y de tierra preparado para la atención al pasajero.

Disponemos de 29 aeronaves de última generación con las características más avanzadas en aviación comercial, hangares y talleres propios con todas las especificaciones internacionales.

Ofrecemos más vuelos y mayores frecuencias y destinos que ninguna otra aerolínea de Colombia. Cubrimos 21 destinos internacionales y 19 nacionales con disponibilidad de excelentes conexiones en el país y el mundo.

Avianca
La Aerolínea de Colombia



AVIACIÓN ALTERNATIVA

Helicol, compañía de alquiler de helicópteros creada por el mismo grupo de accionistas propietario de Avianca, ingresó fuertemente al mercado, gracias a las exploraciones petroleras que se realizaron en el sur del país. Alcanzó gran prestigio por su participación en la construcción del oleoducto de Putumayo.

Helicol llegó a tener 24 helicópteros y tres aviones Stel Porter, incluso creó una filial en Ecuador, Heliecuador, que al poco tiempo de creada logró aumentar en un 119% sus actividades; motivo por el cual fue necesario comprar dos helicópteros Bell que se utilizaron para transportar torres y postes para la conducción eléctrica y tendido de las mismas.

Después de culminar las obras en Putumayo, Helicol obtuvo nuevos contratos para fumigación de cultivos de banano. Heliecuador se mantuvo gracias al florecimiento de las exploraciones petroleras en ese país.

Avianca La Aerolínea de Colombia

Fotos: Avianca

HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA

AVIACIÓN EN COLOMBIA

Duntos Suspensivos... EDITORES

Su santidad Papa Pablo VI a bordo del jet Sucre, en el momento de repartir souvenirs a la comitiva, 1968.



Fotos: Nerco

Aeropuerto El Dorado. Sobre la zona de carreteo, al fondo, un Superconstellation; en segundo plano, un DC-4 y en primero, un Boeing 727. Tres generaciones en un momento histórico de la aviación colombiana.

Por su parte Aerotaxi, dedicada a rentar monomotores, especialmente los utilizados para el servicio de fumigación aérea, reemplazó sus piezas antiguas por 4 bimotores Beechcraft. En 1971, a pesar de tener varios accidentes, logró aumentar sus ganancias en un 20%.

En 1972 Aerotaxi cambió su nombre por el de Aerovías. Por la gran competencia de pequeñas empresas sufrió pérdidas económicas irremediables que apenas le permitieron operar rutas cortas. Las importantes las cubrió Sam.

6 tma tierra mar aire

ISSN 0123-3211



Foto: Avianca

CARACOL MAS COMPANIA

HEGEMONÍA DE AVIANCA

Desde el primero de enero de 1960 el gobierno colombiano dictó una ley proteccionista que eximió de pagar impuestos de renta a Avianca por 20 años, circunstancia que coincidió con su reciente compra de Sam, el competidor más fuerte que tenía hasta entonces. Aun así vivió momentos económicos críticos, incluso estuvo a punto de entrar en concordato cuando enfrentó una huelga protagonizada por todos los sindicatos, principalmente por Sintrava (Sindicato Nacional de Trabajadores de Avianca). La huelga fue declarada ilegal pero los obligó a aumentar los salarios. Aunque continuaron los problemas laborales, las utilidades crecieron lo suficiente para adquirir los primeros jet Boeing 728 y 727.





Boeing 727 en el aeropuerto de Cúcuta, 1965.

En agosto de 1966, en el gobierno del presidente Lleras Restrepo, se reorganizó el sistema cambiario del país, circunstancia que estabilizó la tasa de cambio en \$16,30 por dólar y estableció la movilidad gradual del sistema cambiario. Esto benefició a Avianca porque la devaluación no fue tan grande y pudo disminuir pérdidas y deuda externa. Fue un año exitoso también por el aumento en el flujo de pasajeros extranjeros.

con un equipo de aviones Lockheed L-188 Electra y esperaba establecer operaciones con varios jet para 1976.

En la década de los años sesenta, el margen entre ingreso bruto y utilidades operacionales fueron muy estrechos para la compañía, se mantuvieron en 2,5% por los altos gastos de los jet, especialmente por causa del obligado cambio del pistón que tuvieron que hacerles para aumentar su versatilidad. Este cambio implicó reformas trascendentales en la capacitación del personal, modernización de equipos terrestres e instalaciones, construcción de almacenes, talleres, etc.

DÉCADA DE LOS SETENTA

A principios de la década hubo un favorable incremento de las exportaciones colombianas, que aumentaban gradualmente por demanda de los países europeos. La empresa más favorecida con ese auge fue Avianca, que aumen-



DC-3 de la desaparecida Aerocóndor. Esta aerolínea se convirtió años más tarde en Aerotal, empresa que finalmente entró en concordato y desapareció.

Como consecuencia del alto costo de la navegación de los aviones a reacción, varias compañías latinoamericanas intentaron conformar una flota de jet, una confederación, pero dados los diferentes intereses de cada país, la idea no cristalizó.

Avianca incursionó con éxito en inversiones diferentes a la aviación, de manera que sus activos fijos pasaron de \$345.259.355 en 1966 a \$1.002.914.091 en 1968. Entre sus inversiones se cuenta la construcción del Edificio Avianca en el centro de Bogotá, cuyo costo total se calculó en 34 millones de pesos de la época. También en 1968 Sam inició operaciones



Aerosucre DC-3 ARS 3511.

tó el transporte en sus aviones a reacción en 75%, incluso tuvo que adquirir un nuevo avión, el Boeing 707-320B. Sin embargo, a pesar de que la demanda del servicio aumentaba, el crecimiento de la aerolínea no alcanzó a ser significativo por falta de equipo más moderno, dificultades laborales y técnicas, mal tiempo y, también, por el surgimiento de nuevas aerolíneas nacionales con naves de turbopropulsión que cobraban tarifas especiales y otorgaban significativos descuentos.

La competencia en el transporte de pasajeros y carga en el ámbito nacional no era rentable, mientras que

en las operaciones internacionales la utilidad aumentaba considerablemente. Esta situación llevó a la compañía a realizar acuerdos comerciales con empresas como Iberia, Air France, Lufthansa y Viasa. El celebrado con esta última originó la ruta Bogotá-Caracas-Bogotá. Otros itinerarios fueron Bogotá-Miami-Nueva York, Colombia-México-Los Ángeles, Colombia-Europa-Colombia y Colombia-Suramérica-Colombia.

En 1972, la competencia se agudizó en el ámbito nacional y en general en el continente americano, en cambio el mercado hacia Europa ofrecía nuevos horizontes y por ello fue necesario actualizar la flota de aviones. Avianca compró tres Boeing 727 y su flota quedó conformada de la siguiente manera dos Boeing 707 intercontinental, cuatro 720 B, cuatro 727,



Sam
HACE AMIGOS VOLANDO



Foto: Avianca

Trofeo dado por los pilotos de Avianca al capitán Jaime Duque Grisales por su vuelo como comandante del primer avión Constelation de Avianca, 22 de junio de 1950.

dos turbohélices Avro, siete DC-4 para pasajeros y seis para carga, siete DC-3 para pasajeros y uno para carga.

A mediados de 1972 Avianca enfrentó nuevamente una severa crisis laboral que afectó los resultados de sus campañas de expansión hacia Europa. Inició entonces un periodo de racionalización de gastos, empezó a construir talleres de reparación de turbinas y maquinarias complementarias que antes se construían en Estados Unidos, hizo mejoras a los talleres de Barranquilla y Bogotá con personal colombiano y sin



Foto: Jaime Escobar

de mantenimiento en el aeropuerto Ernesto Cortissoz y construyó oficinas de venta directa al público en Francfort, Alemania. En Bogotá, empezó la construcción de los edificios proyectados para centralizar la totalidad de los servicios administrativos de la empresa en terrenos ubicados sobre la autopista que actualmente conduce al aeropuerto El Dorado.

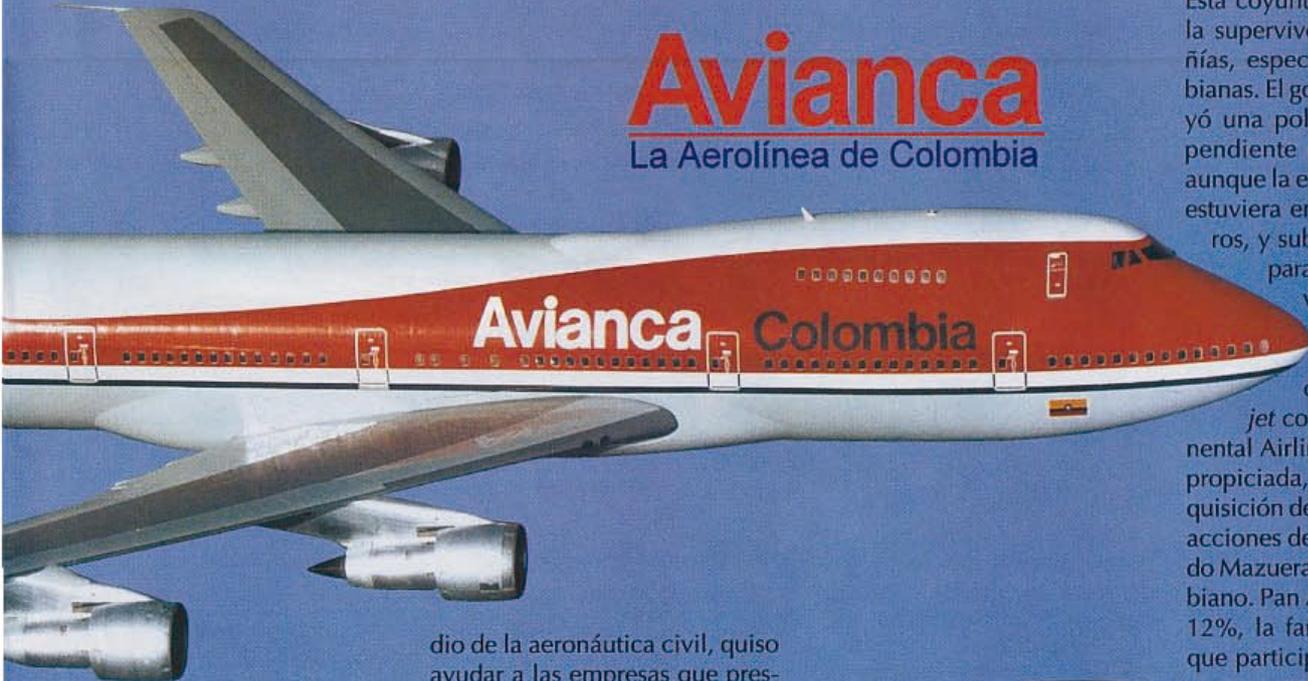
Hacia 1976 compró dos *jet* 727 y los 707 Bolívar y Sucre, a los cuales les instaló la configuración de cabina ensanchada, parecida a la de los aviones tipo *jumbo*, circunstancia que sacó de operación a los DC-3 y DC-4.

Esta época fue crítica para la mayoría de las compañías aéreas del mundo porque hubo una crisis energética y el precio del combustible fue excesivamente alto. Esta coyuntura puso en aprietos la supervivencia de las compañías, especialmente las colombianas. El gobierno nacional apoyó una política petrolera independiente de la internacional, aunque la extracción de petróleo estuviera en manos de extranjeros, y subsidió el combustible para que no afectara el nivel interno de precios.

Finalmente Avianca negoció el *jumbo jet* con la aerolínea Continental Airlines. Esta decisión fue propiciada, en parte, por la adquisición de cerca del 18% de las acciones de Avianca por Fernando Mazuera, urbanizador colombiano. Pan American conservó el 12%, la familia Santodomingo, que participó desde los tiempos en que la aerolínea aún se llamaba Scadta, posee 10% y la

Avianca

La Aerolínea de Colombia



dio de la aeronáutica civil, quiso ayudar a las empresas que prestaban servicios internacionales y apoyó la política de buscar arreglos equitativos con países cuyas compañías aéreas prestaran servicios en Colombia, sin perjudicar a las nacionales.

Avianca adquirió simuladores para entrenar las tripulaciones de los Boeing 707 y 727, que se instalaron en las escuelas de operaciones de vuelo. La inversión alcanzó los tres mil de dólares pero implicó un ahorro porque dicho entrenamiento se realizaba antes en Miami y México, con costos mayores. Hizo mejoras a los edificios que operaban como bases

obligaciones en divisas, como acostumbraba pagar. En ese mismo año, 1972, comenzó a volar hacia Río de Janeiro y Sao Paulo, lo que incrementó en un 4% sus beneficios.

El gobierno colombiano, por me-



Foto: Jaime Escobar



El Papa Pablo VI abordando el jet Sucre en el aeropuerto de Roma.

Foto: Avianca



Boeing 207

Avianca

La Aerolínea de Colombia

Compañía Suramericana de Seguros, la familia Obregón y el gobierno colombiano tienen cada uno el 3%. El resto de las acciones quedó en poder de 15.000 accionistas colombianos. La decisión de traer el *jumbo jet* se efectuó pensando en el continuo crecimiento de las exportaciones, especialmente de flores, a Estados Unidos.

El *jumbo* fue un éxito y originó el reemplazo de los *jet* 720 B y 707, los cuales ya presentaban indicios de obsolescencia económica. Con el *jumbo* Avianca inició dos rutas semanales a Europa y una a Miami, incrementando el número de pasajeros en 49%. Gracias a estos resultados proyectó la compra de un nuevo *jumbo*,

el 747-200B Combi, que inició operaciones en mayo de 1979. Este permitía volar sin escalas la ruta Bogotá-Madrid. También incorporó aviones Boeing 707-320 para reemplazar los 720B que vendió a Sam.

1978 fue un año de gran movimiento en la bolsa de Bogotá. Las acciones de Avianca, por la disputa entre los grupos Santodomingo y Mazuera por adquirir el control de la empresa, subieron de \$12,20 a \$32 y luego se estabilizaron en \$17. La Pan American decidió vender al grupo Santodomingo su 12%, circunstancia que definió el actual derrotero de la compañía en el mercado colombiano.



MI 8 (MTV-1) MI-17. Capacidad: 24 pasajeros, autonomía de vuelo: 3:00 horas.

Un proyecto para la difusión de la cultura aeronáutica, realizado por:

**Puntos
Suspendidos...**

EDITORES

Dirección General:

Alejandro Gaviria Trujillo
José María González Heredia
Cra. 9ª No. 72-81 Of. 504
Tels.: 312 1597 / 312 1540

Santa Fe de Bogotá, D.C., Colombia

Investigación y Textos:

Jaime Escobar

Coordinación Editorial:

Toño Bejarano

Coordinación General:

Luis Alfonso Hernández Cicua

Revisión de Estilo:

María Cristina Rincón Rivera

Diseño y Diagramación:

DELTA
STUDIO

Impresión:

Roto OffSet

Circulación:**EL ESPECTADOR**

Somos una organización de servicios aéreos especializados y de actividades afines, que opera a nivel nacional e internacional.

Nuestros servicios son de calidad y se caracterizan por su idoneidad, seguridad, cumplimiento, agilidad, productividad y cortesía.

Nuestra meta es la satisfacción de nuestros clientes.

Despegamos desde nuestras bases de operación, ubicadas en las principales ciudades del país: Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Neiva.



Bell 212 Biturbina. Capacidad: 13 pasajeros, autonomía de vuelo: 2:00 horas.

Contamos con una moderna flota de aeronaves, compuesta por helicópteros Bell 206 B, Bell 206 LI, BELL 206 LIII, Bell 205 205 A-1, Bell 212 Biturbina y helicópteros rusos MI 8.

En Helicol estamos dispuestos a servirle. Listos a volar con usted y ayudarlo a elevar su nivel de productividad, con altura y eficiencia en actividades como:

- * Transporte de ejecutivos
- * Servicios turísticos
- * Construcción de obras civiles
- * Transporte de valores y carga

- * Comunicaciones
- * Sector eléctrico
- * Explotaciones petroleras
- * Traslado de equipo pesado
- * Montaje de estructuras
- * Reconocimiento de áreas y tierras
- * Construcción de oleoductos y gasoductos
- * Operaciones sísmicas y sismografía
- * Labores de rescate
- * Despeje de áreas

Es nuestro compromiso servirle a la fuerza productiva del país, llevando con altura y eficiencia cada tarea que nos sea encomendada.

HELICÓPTEROS NACIONALES DE COLOMBIA S.A.
HELICOL...
EN MISIÓN DE PROGRESO POR COLOMBIA



tma
tierra mar aire



HISTORIA DE LA



AVIACION
EN COLOMBIA

Duntos
Suspensivos...
EDITORES



Helicol cuenta con los más experimentados pilotos de Colombia.

Foto: Avianca

Avianca
La Aerolínea de Colombia

EL SISTEMA
AVIANCA

En 1976 Avianca se convirtió en la primera aerolínea de América Latina en operar continuamente a Europa con un *jumbo*. En 1979 adquirió otro para transportar carga. En 1981 comenzó a prestar servicio el terminal del puente aéreo de Bogotá. Esto condujo a que finalmente se estableciera, en 1994, una alianza estratégica entre Avianca, Sam y Helicol: el Sistema Avianca.

Esta alianza se acordó para que las tres compañías alcanzaran

mayor eficiencia, productividad, cobertura del mercado y mejor aprovechamiento de los recursos. Uno de sus objetivos es eliminar procesos y estructuras operacionales, técnicas, de ventas, administrativas, financieras y legales, que existían simultáneamente en cada una de ellas. La integración no es un obstáculo para que cada empresa mantenga y refuerce su identidad en el mercado, característica que les ha permitido permanecer como líderes en el país.

Los productos que actualmente ofrecen estas empresas a sus clientes son:

Aviancaplus: los viajeros frecuentes de Avianca y Sam obtienen tickets gratis mediante la acumulación de millas voladas, además de otros beneficios, gracias a los convenios con entidades como Global One, Avis rent a car, Santander, Credencial, etc.



MAS ■ COMPAÑIA



Sam posee nueve RJ-100 que cubren las rutas al Caribe, Aruba y Montego Bay en Jamaica.

Foto: Avianca



En Sam la excelente atención al pasajero se extiende a su equipaje.

Foto: Avianca



Boeing 767

Foto: Avianca

Clase estudiantil: diseñado para satisfacer las necesidades de los estudiantes de colegio o universidades entre 12 y 24 años, residentes en las principales ciudades del país.

Teletiquete: consiste en la venta directa, con servicio a domicilio, mediante una llamada telefónica.

Aviaclub: diseñado exclusivamente para atender a las secretarías y personas que organizan viajes de diferentes entidades y se encargan de hacer las reservaciones.

Clase infantil: Avianca y Sam brindan los siguientes beneficios a los niños: las revistas *Cometa*, *Sami* y *Tuqui*, atención preferencial en los aviones, descuentos en las tiendas de videos y hoteles, y acceso gratuito a los salones clase infantil del puente aéreo.

Aviancaciones y Vacaciones Sam: planes que ofrecen variadas alternativas para viajar a destinos como Norteamérica, Suramérica, lejano oriente y Europa.

Pasabordo anticipado: con este los pasajeros que no llevan equipaje ingresan directamente a la sala de embarque sin necesidad

de chequeo en los *counters*.

La flota actual

Avianca, Sam y Helicol mantienen un equipo operacional en perfecto estado. Desde hace seis años iniciaron un proceso de actualización de naves. Hoy Avianca cuenta con 4 Boeing 767, 4 Boeing 757-200, 11 MD-83, 10 Fokker-50 y 3 Boeing 727. Sam, por su parte, posee 9 RJ-100 y 4 Twin Otter. Helicol tiene 23 helicópteros y aviones: 2 MI-17,



Fokker 50

Foto: Camilo Gómez / Avianca



HACE AMIGOS VOLANDO

diez 212, 1 Bell 205, 5 Bell 206 L3, 3 Bell 206 L1, 1 Bell 206 B y 1 Twin Star.

Destinos

En América Avianca cubre las rutas a Santiago de Chile, Río de Janeiro, Sao Paulo, Lima, Quito, Caracas, Los Ángeles, Nueva York y Miami. En Europa: Frankfurt, Madrid, París, y Londres. Sam viaja a Montego Bay, en Jamaica, Ciudad de Panamá, San José, Aruba, y Ciudad de Guatemala.

El puente aéreo

Desde 1981 el puente aéreo ofrece todos los servicios de la compañía a sus clientes en Bogotá, al estilo de las grandes capitales del mundo. Allí se atienden los vuelos hacia Miami y Nueva York, además de un gran número de rutas hacia el interior del país. Está dotado de espaciosas salas de espera, dos para invitados especiales, dos para la clase infantil y *counters* especiales para atender cada uno de sus servicios.

Las características descritas hacen de estas compañías las más avanzadas del país; se apoyan en la tecnología y en los avances de telecomunicaciones. Ya el usuario de Avianca puede contactarla en internet. Su dirección electrónica es www.avianca.com



Boei

Foto: Camilo Gómez / Avianca



Los técnicos de Avianca, Sam y Helicol mantienen vigilancia permanente de los equipos, para garantizar la seguridad de sus pasajeros.

Foto: Avianca

SATENA HISTORIA Y ORGANIZACIÓN

En 1943 cuando el transporte aéreo aún era precario e incipiente, sobre todo en las regiones apartadas como los denominados territorios nacionales, el gobierno nacional encargó a la Fuerza Aérea Colombiana, FAC, el servicio de transporte de pasajeros, correo y carga en las regiones del sur del país, llanos orientales y costa del





g 757

Pacífico. Diecinueve años más tarde, mediante el decreto 940 del 12 de abril de 1962, se asignó a la FAC la tarea de organizar un servicio especial de transporte aéreo en beneficio de las regiones subdesarrolladas del país, que colaborara en las campañas asistenciales, docentes, de incremento agrícola y pecuario, de colonización y fomento económico y social de los mencionados territorios, de acuerdo con los programas nacionales trazados.

Para cumplir estas misiones se creó el Servicio Aéreo a Territorios Nacionales, Satena, conformado con un equipo cedido por la Fuerza Aérea Colombiana, que constaba de un DC-4, dos DC-3 y dos aviones tipo Beaver. Otras organizaciones estatales se unieron para apoyar esta empresa: el Instituto Nacional de Abastecimiento, INA, Instituto de Crédito Territorial, Instituto de Fomento Municipal, Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero, etc.

En diciembre de 1968 el congreso de la república expidió la ley 80, mediante la cual autorizó a Satena para que funcionara co-

mo establecimiento público, con personería jurídica, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Defensa Nacional. Legalmente constituida, apoyó a los pobladores de los territorios nacionales, entre quienes obtuvo reconocimiento. Esta circunstancia le permitió convertirse en una entidad con futuro promisorio. Debido al continuo aumento de sus servicios, y a las necesidades del país en el sector de la aviación, fue necesario efectuar cambios e innovaciones en la organización y ampliar la cobertura, incrementando las rutas, los itinerarios y las frecuencias.

El decreto 2344 de 1971 cambió su denominación de establecimiento público por el de empresa comercial del estado, vinculada al Ministerio de Defensa.

Por los aeródromos inadecuados y la inclemencia meteorológica en determinadas épocas, hubo pérdidas de equipo, lo que minimizó la capacidad de servicio e hizo necesario actualizar la flota. En consecuencia, Satena incorporó los aviones Avro Jet HS-748 en 1972, lo que fue un acontecimiento trascendental para la FAC, porque fue la transición de los aviones de hélice a los de turbohélice, esta circunstancia dio gran impulso a la aerolínea, llevándola a competir con otras en el ámbito nacional. Mejoró el servicio, ofreció tarifas cómodas para los usuarios y avanzó tanto en el sector tecnológico como en el operacional.

En 1984 el decreto 2180 modificó el 2344 del 1971 en lo que respecta a las funciones, patri-

monio de la empresa, integración y los aspectos financieros del servicio. Este mismo año, llegó el jet a Colombia, particularmente a Satena, mediante la incorporación de los aviones F-28, fabricados por Fokker de Holanda, lo que le otorgó una posición avanzada dentro del contexto de la aviación comercial y en el grupo de entidades que contribuían a las metas de integración que el gobierno se había fijado como meta.

Operaciones y servicios

Satena fue creada 1962 y desde entonces incrementó sus servicios para satisfacer las necesidades de las zonas menos favorecidas y en los territorios apartados.

Durante los primeros siete años de servicio, sus operaciones cubrieron exclusivamente el transporte de ganado, productos agrícolas y productos químicos para combatir las

SATENA

LA LINEA AEREA QUE INTEGRA A COLOMBIA



Pilatus-Porter PC-6, de fabricación Suiza. Capacidad: nueve pasajeros, capacidad de carga: 900 kilos, velocidad crucero: 120 mph, techo: 25.600 pies.

Foto: Satena



Uno de los once MD-83 sobre la pista de El Dorado en Bogotá.

Foto: Camilo Gómez / Avianca



Foto: Avianca
Boeing 727-200-ER

Avianca
La Aerolínea de Colombia

Avianca

La Aerolínea de Colombia

LAS GLORIAS QUE AYER SOÑÉ



Foto: Helicol

Bell 206 B. Capacidad: 4 pasajeros y/o 900 libras de carga externa.

plagas, que en esa época dificultaban cosechar el algodón.

De 1962 a 1969 Satena transportó 31.000 pasajeros y 16 millones de kilos de carga, con un total de 85 mil horas voladas, cifras que representaban un logro para la entidad debido al precario mantenimiento de las aeronaves y a la abrupta topografía, que dificultaba la ardua tarea de los destartados equipos.

A medida que se renovó el equipo con aviones turbohélice y jets, adquirió nuevas ayudas de radio-navegación, naves con mayor capacidad de carga y comodidad para los pasajeros; incrementó la demanda de los servicios con la creación de nuevas rutas y aumentando la frecuencia de las ya existentes.



FE DE ERRATAS

El fascículo 6 fue escrito por Toño Bejarano.

La foto publicada del avión de Aerocondor es un DC-4. Esta compañía no se convirtió en Aerotal, simplemente se liquidó.

El avión de Aerosucre es un DC-4.

LAC significa Líneas Aéreas del Caribe.



Fotos: Satena

Dornier D-328. Una de las más recientes adquisiciones de Satena para enfrentar la dura competencia hacia las zonas más difíciles del país. Su ergonomía y aerodinamismo la ubican entre las naves más modernas del mundo.

FUNDACION
JAIME DUQUE



CALLE 92 No. 15-62
TELS. 6110945 - 2185559
BOGOTÁ, COLOMBIA

Santa Fe de Bogotá, D.C.
Septiembre 01 de 1997

Doctores
ALEJANDRO GAVIRIA TRUJILLO
JOSE MARIA GONZALEZ HEREDIA
Carrera 9a. # 72-81 Of. 504
Bogotá.-

Distinguidos señores:

Me propongo expresar mis sentimientos de gratitud, he leído cuidadosamente las maravillosas separatas publicadas en el prestigioso periódico El Espectador dedicadas a la Aviación Colombiana, en el número cuatro se hace mención a mi nombre cuando inauguré la ruta aérea a Europa en el año de 1950, además publicaron la fotografía en la que aparezco en el Avión Constellation HK-163 (no la conocía).

El trofeo que gentilmente se publica en la separata número seis lo recibí en el Aeropuerto de Techo de manos del señor Presidente de la República - Doctor Laureano Gómez cuando presencié la llegada del primer Avión Constellation a Colombia.

La leyenda dice así:

No es el avión ni el halago de la flota ultramarina, ni que en el mundo espina el piloto como un aseo es que a Jaime Duque, en pago de su mérito señero ni el elogio ni el dinero lo pueden emocionar sino encontrar al llegar caribe del compañero.

22 de junio de 1951

"Los pilotos de AVIANCA a la llegada a Colombia del Capitán Jaime Duque - como comandante del Avión Constellation".

En el momento trazaron las rutas internacionales que tuve el honor de inaugurar, Ecuador, Nueva York y Europa.

Tengo ochenta y un años de edad, soy el único piloto sobreviviente de quienes valdamos en SCADTA cuando se fusionó con SAGO para formar a AVIANCA, aún viven algunos empleados.

En el año de 1948 - 1952 fui el primer Jefe General de Pilotos, reemplacé a los pilotos alemanes y norteamericanos, en ese tiempo nacionalicé el cuerpo de pilotos que en su mayoría estaba conformado por pilotos y copilotos norteamericanos.

En el Parque que fundé y que lleva mi nombre, coloqué sobre un pedestal giratorio el Avión HK-136. Con esta nave inauguré los vuelos nocturnos y las rutas aéreas internacionales, era el avión bandera de la época.

No obstante que la Fundación y el Parque ocupan todo mi tiempo, vivo pensando en las glorias que ayer soñé durante mi afortunada carrera de la aviación.

Sírvase aceptar mis más sinceras felicitaciones por la magnífica tarea que realizan en bien de la aviación colombiana.

Quedan cordialmente invitados al Parque.

Servidor y amigo,

JAIME DUQUE GRISALES
Fundador.-
TEL.: 2570750-1574945

C.C. CONSEJO ADMINISTRATIVO

Un proyecto para la difusión de la cultura aeronáutica, realizado por:

**Puntos
Suspendidos...**
EDITORES

Dirección General:
Alejandro Gaviria Trujillo
José María González Heredia
Cra. 9ª No. 72-81 Of. 504
Tels.: 312 1597 / 312 1540
Santa Fe de Bogotá, D.C., Colombia

**Coordinación editorial
y textos:**
Toño Bejarano

Coordinación General:
Luis Alfonso Hernández Cicua

Revisión de Estilo:
María Cristina Rincón Rivera

Diseño y Diagramación:
DELTA
STUDIO

Impresión:
Roto Offset
Circulación:
EL ESPECTADOR