



Papel de la Fuerza Aérea Colombiana en desarrollo aeronáutico del país

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia

1969

PAPEL DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA
EN EL DESARROLLO AREONAUTICO
DEL PAIS.



8 ABR. 1972

COMPRADO A:

500

I N D I C E

	PAGINA
INTRODUCCION	I
Sintesis Historia y Evolución de la Fuerza Aérea Colombiana.	1
La Corporación de la Industria Aereonáutica Colombiana S. A. --- - CIAC - .	6
La Corporación Aereoindustrial Colombiana S. A. -AICSA -	11
Servicio de Aereonavegación a los Territorios Nacionales -SATENA-	14
Vinculación de la FAC a la Aereonáutica Civil.	17
Observaciones y conclusiones Generales .	20
Lista de Pilotos de la FAC retirados, que prestan servicios en Empresas Nacionales.	22

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA
COMANDO GENERAL
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
CURSO DE ESTADO MAYOR

INTRODUCCION
=====

El tema asignado a este Grupo de Trabajo se considera bastante amplio si se tiene en cuenta que a la Fuerza Aérea Colombiana le ha correspondido ser la pionera en el desarrollo de la Aviación Nacional.

Ha sido la FAC la encargada de proyectar y llevar a cabo las más valiosas realizaciones en el campo del desarrollo aeronáutico nacional.

Hoy día puede mostrar con orgullo ante Colombia y ante el resto de naciones latinoamericanas obras que constituyen un positivo y evidente progreso material, social y económico de nuestro país.

Se pueden enunciar como sus realizaciones más destacadas a SATENA, la CORPORACION DE LA INDUSTRIA AERONAUTICA COLOMBIANA S.A. (CIAC), la CORPORACION INDUSTRIAL AERONAUTICA COLOMBIANA S.A. (AICSA) y la innovación en el desarrollo aeronáutico del país, ya que le ha correspondido introducir los diferentes nuevos tipos de avión que necesariamente han revolucionado el sistema aeronáutico nacional.

Aunque algunos de los aspectos citados anteriormente corresponden al estudio y consideración de otros Grupos de Trabajo, se ha visto la conveniencia de hacer siquiera un breve informe de cada uno de ellos, en vista de que son parte importantísima del papel de la FAC en el desarrollo aeronáutico de Colombia.

En esta forma el presente estudio se referirá a cada uno de los siguientes aspectos:



1º - Síntesis histórica y evolución técnica de la Fuerza Aérea Colombiana.

2º - La Cooperación de la Industria Aeronáutica Colombiana - CIAC.

3º - La Cooperación Aeroindustrial Colombiana S.A. - AICSA.

4º - Servicio Aéreo a Territorios Nacionales - SATENA.

5º - Vinculaciones de la FAC con la Aeronáutica Civil y con la Empresa Colombiana de Aeródromos - ECA.

1 - SINTESIS HISTORICA Y EVOLUCION TECNICA DE LA
FUERZA AEREA COLOMBIANA.-

Como consecuencia de la gran aplicación que tuvo la aviación en la primera Guerra Mundial (1.914-1.918), se despertó en todos los países del mundo un gran interés por conocer y adquirir este nuevo medio de movilización y de combate.

Colombia no estuvo marginada en esta nueva inquietud y fue así como en el año de 1.915 se organizó por primera vez, y bajo iniciativa particular el CLUB COLOMBIANO DE AVIACION, del cual firmaron parte varios jóvenes de la aristocracia bogotana, entre ellos los doctores Alfonso López Pumarejo, quien más tarde fuera Presidente de Colombia por dos ocasiones; Luis Eduardo Nieto Caballero, Nemesio Camacho, Carlos Liévano, Simón Araújo y otros que con base en sus influencias personales y políticas obtuvieron que el Congreso Nacional expidiera la Ley 15 de 1.916, según la cual, se autorizaba al gobierno para enviar a un grupo de jóvenes colombianos al exterior con el fin de adelantar un curso completo de aviación. Este es prácticamente el punto inicial de la aviación nacional en nuestro país.

Más tarde, y con el mismo espíritu de incluir a Colombia en el proceso de desarrollo aeronáutico mundial, se expidieron los Decretos 2172, 2182 y 2247 de 1.920; este último disponía la creación de la Escuela Militar de Aviación.

En cumplimiento al Decreto 2247 se inauguró la primera Escuela Militar de Aviación en el municipio de Flandes, en el Departamento del Tolima, contando para tal fin con la asesoría de una misión francesa presidida por el Coronel RENE GUICHARD.

En esta etapa inicial se destacaron pilotos colombianos tales como el Coronel Benjamín Méndez Rey, el Coronel Gabriel de Páramo, el Mayor Félix Castillo, el Capitán Luis Silva Gómez y los Tenientes Abraham Liévano, Delfín Torres Durán, Eduardo Gómez Posada y Domingo Valencia.

En el mes de febrero de 1.921 llegaron por vía marítima los primeros aviones adquiridos en Francia: Cuatro Caudron G-3, monomotores de doble comando; cuatro Caudron G-4 bimotores biplazas; y cuatro Nieuport monoplazas de combate. Estos aviones estaban impulsados por motores Le Rhone de 80 H.P. de 130 kilómetros por hora de velocidad y 4.500 metros de techo. Todo este material fue ensamblado en la Escuela de Flandes bajo la dirección del Coronel Guichard.

Con este equipo de vuelo se inició prácticamente la era de la aviación en Colombia.

Pese a que durante el tiempo de funcionamiento de esta Escuela se logró un evidente progreso en la aviación nacional, donde sobresalieron brillantes figuras de esta Fuerza tales como José I. Ferrera, Justino Mariño, y otros, el gobierno nacional se vio obligado por razones de orden económico a suspender el funcionamiento de este Instituto, cuando apenas había laborado 16 meses con dedicación y entusiasmo.

Sin embargo, gracias al empeño y consagración de los pioneros de la aviación, entre ellos el Teniente Delfín Torres Durán, se procedió a activar nuevamente la Escuela Militar de Aviación en un área ubicada en el municipio de Madrid, Departamento de Cundinamarca. En esta ocasión se contó con la asesoría de una misión suiza dirigida por el Mayor HENRY PILLICHODY y el material de vuelo le constituyeron aviones tipo Wild de doble comando.

En esta forma se comenzó lo que pudiera llamarse la nueva y permanente estructuración de la Fuerza Aérea Colombiana. Durante los años de 1.926, 1.927 y 1.928 se graduaron cursos de Oficiales del Ejército que se destinaban en comisión a la Escuela Militar de Aviación con el fin de adquirir su brevet de pilotos militares.

En el mes de diciembre de 1.928 el Teniente Benjamín Méndez Rey cumple un itinerario de vuelo desde los Estados Unidos, pasando por los países centroamericanos, hecho que constituye una positiva-

realización de los pilotes militares de Colombia.

En el año de 1.929 los Tenientes Arturo Lema Pesada y Jorge Méndez Calve adelantan el curso de pilotaje militar en la Argentina y se constituyen en monitores de la Escuela Militar de Aviación.

Así llega el año 1.930 en el cual viene al país una nueva misión francesa comandada por el Coronel CHATEAUVIEUX con el fin de asumir la instrucción de los nuevos cursos de pilotaje.

En el año de 1.930 vuela por primera vez una escuadrilla de 6 aviones de la FAC en los actos conmemorativos del centenario de la muerte del Libertador, siendo la presentación de la Fuerza Aérea Colombiana en los cielos de la patria.

En el año de 1.932, mediante el Decreto 1.144 fue creada la Escuela de Mecánica de Aviación, como una necesidad inaplazable de preparar técnicos para el mantenimiento adecuado del material de vuelo.

En esta situación se encontraba la FAC en el mes de septiembre de 1.932 cuando se suscitó el conflicto con el Perú en la frontera amazónica.

Ante esta emergencia se dispuso el inmediato empleo de la Compañía de Aviación Scadta que, como reserva nacional fue utilizada por el gobierno para atender las operaciones del sur. Fueron organizadas Fletillas Aéreas en el Amazonas al mando de los pilotes Méndez Rey, Gómez Niño, Díaz y Liévano.

Se procedió igualmente a constituir la primera base aérea de combate en Palanquero, acondicionando las edificaciones que tenía allí la Empresa Scadta.

Se trajeron inmediatamente de Alemania varios tipos de aviones entre ellos los Junker, tipos K-43 y W-34, y cinco trimotores JU-52 para transporte. De los Estados Unidos se adquirieron aviones de

combate Curtiss-Hawk, que de acuerdo con las necesidades colombianas fueren montados en fletaderos. Además se compraron aviones de observación Falcon. Los aviones Junker W-34 fueron transformados en aviones de guerra, accendiéndole ametralladoras giratorias y compuertas para el lanzamiento de bombas.

Los veteranos pilotos alemanes de Scadta, HERBERT BOY y VON ENGEL ofrecieron sus servicios al gobierno de Colombia y entraron a reforzar los efectivos de la aviación militar. Igualmente fueron contratados por el gobierno de Colombia otros pilotos alemanes veteranos de la Primera Guerra Mundial.

En esta forma y bajo las condiciones imperiosas de un problema bélico, fue como surgió definitivamente la Fuerza Aérea Colombiana.

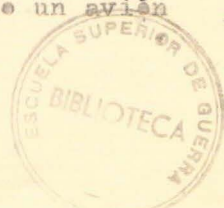
En las operaciones del sur pereció el Capitán Ernesto Esguerra, conduciendo un Falcon en una operación de movilización.

En este conflicto con el Perú tuvo actuación destacada el Cónsul General de Colombia en Nueva York, don Germán Olano, quien gracias a su actividad, dinamismo y capacidad de gestión logró adquirir un excelente material de vuelo tales como aviones de los tipos Fledling, Trainer, Osprey, Falcon, Hawk, trimotores JU-52 y bimotores Cender para instrucción y entrenamiento, observación, combate y transporte.

En el año de 1.933 la Escuela Militar de Aviación es trasladada a Cali a la Hacienda El Guavite donde opera actualmente y donde se han preparado todos los cursos de pilotaje militar hasta nuestros días.

Cabe anotar igualmente que como consecuencia del conflicto con el Perú fue creada la Base Aérea de Tres Esquinas en Bahía Selano.

Siguiendo esa trayectoria brillante de la Fuerza Aérea el Capitán Enrique Concha Venegas en el año de 1.940 y pilotando un avión



tipo W-34 cumplió el vuelo directo Bogotá-Lima sin escalas en 10 horas 43 minutos.

Posteriormente llegan al país los aviones Stearman PT 17 y los Vulnes B T 15 y los bimoteres Beechcraft AT7 para entrenamiento y transporte.

El escuadrón de transportes aéreos militares adquiere en 1.948 para sus servicios en territorios nacionales varias unidades Douglas C-47 y los Consolidated PBV. Estos aviones catalinas de la FAC continúan sirviendo con exclusividad para las regiones del sur del país.

Más tarde, por los años 1.953 y 1.954, y por razones de mantenimiento del Orden Público en el país se establece la Escuela de Helicópteros en el municipio de Melgar, con el fin de dar entrenamiento y apoyo de transporte inmediato a pequeñas Unidades de Combate del Ejército en regiones afectadas por cuadrillas de antisociales.

Cabe advertir que esta era del helicóptero en Colombia que fue iniciada por la FAC, cuenta hoy día con una empresa particular de helicópteros HELICOL que ha contribuido grandemente al desarrollo económico del país, colaborando inclusive en la construcción de un oleoducto trasandino del Putumayo a Tumaco.

Fue igualmente la Fuerza Aérea Colombiana la pionera en la era del avión Jet en el país al introducir en el año de 1.956 aviones de combate a reacción, los Sabre F-86.

Actualmente cuenta la Fuerza Aérea con un nuevo tipo de avión de transporte, utilizado en el conflicto del Vietnam, los C-130 Hercules con capacidad para transportar hasta una Compañía de Infantería. Con este nuevo tipo de avión se da un paso de avanzada no sólo por el aspecto de movilización militar, sino por el factor desarrollo económico del país, ya que se encuentran en condiciones de transportar hasta toneladas de carga.

2 - LA CORPORACION DE LA INDUSTRIA AERONAUTICA
COLOMBIANA S.A. - CIAC.-

Otra de las grandes realizaciones de la Fuerza Aérea Colombiana es la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A. - CIAC.

Es un Instituto descentralizado, creado por Decreto N° 1064 de 1.956, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional y adscrito a éste por medio del Decreto N° 2565 de 1.968 para los efectos de dirección y control de que trata el Decreto N° 1050 del mismo año. - La Corporación es de naturaleza comercial, de la especie de las Anónimas y constituida conforme a la legislación colombiana, por escritura pública N° 1229 otorgada ante la Notaría 7ª de Bogotá en Marzo de 1.957 y posteriormente reformada por escritura N° 1677 de la Notaría 8ª de Bogotá en junio de 1.966, y finalmente aprobada por Mindefensa en Resolución N° 3404 de mayo de 1.966. Así mismo la Superintendencia de Sociedades Anónimas, le concedió el permiso definitivo de funcionamiento en Resolución N° 1844 de junio de 1.966.

OBJETO :

- 1º - La construcción, ensamblaje y compra-venta de toda clase de aeronaves e de partes de las mismas.
- 2º - Montaje y explotación de talleres de reparación y mantenimiento de toda clase de aeronaves y de centros para la prestación de servicios de todo orden para las mismas.
- 3º - Fabricación, importación, compra, venta, exportación, agencia y distribución de toda clase de partes, repuestos y accesorios para aeronaves de todo tipo.
- 4º - Recibir en consignación toda especie de repuestos, mediante el sistema IN-BOND.

INSTALACIONES :

Los talleres de la CIAC están localizados en la Base Aérea de Madrid, distante 25 kilómetros de Bogotá, con un área cubierta de 14.160 metros cuadrados y un área descubierta de 37.000 metros cuadrados.

ORGANIZACION :

Para el cumplimiento de sus objetivos la CIAC cuenta con la organización asignada por el Decreto N° 694 de 1.966 y unas Tablas de Organización previamente establecidas. Cabe destacar aquí que la dirección y la mayor parte de la sección ejecutiva de dicho organismo se encuentra a cargo de miembros de la FAC. Todo su personal integrante depende del Ministerio de Defensa Nacional y se paga con los ingresos propios de la función comercial que desempeña la Institución.

Igualmente debe anotarse que la CIAC fue creada y organizada con aportes de entidades oficiales y semi-oficiales. La contribución oficial asciende al 99.6% del capital. Por su organización versátil y adaptable la CIAC está en capacidad de amoldarse a las diversas necesidades y exigencias aeronáuticas del país.

En su organización general la CIAC cuenta con una gerencia de tipo industrial y sus elementos asesores en las ramas técnicas y administrativas que le son propias. Como entidad ejecutiva, la Compañía puede adquirir bienes muebles e inmuebles, dar en prenda los primeros e hipotecar y gravar en cualquier forma los segundos, enajenar unos u otros cuando le estime conveniente; adquirir partes, marcas, procedimientos de fabricación, dibujos industriales, patentes e toda clase de derechos de propiedad industrial; usar y explotar los de otras personas a cambio de regalías, participaciones en venta e en utilidades líquidas e de otros bienes e derechos, y enajenar los propios cuando convenga a sus intereses; tomar en arrendamiento bienes inmuebles y hacer instalación y montaje de talleres, depósitos y almacenes en dichos bienes e en los que adquiriera a cualquier título; recibir en consignación toda clase de repuestos y ac-

ceserías y en general, comerciar con ellos, celebrar toda clase de operaciones de crédito, dar y recibir dineros en mutuas, con garantías reales e personales e sin ellas, celebrar el contrato de cambio en todas sus manifestaciones, como girar, descontar, endosar, etc. toda clase de instrumentos negociables, como letras, pagarés, etc.; fermar parte como fundador e cualquier título de sociedades que se dediquen a los mismos negocios, e aquellos que comprendan actividades auxiliares e complementarias, e que faciliten el cumplimiento de las propias; adquirir a cualquier título, otras empresas nacionales con actividades semejantes, incorporarlas e fusionarse con ellas en cualquier forma y, en general celebrar toda clase de operaciones y contratos de cualquier orden, siempre que tiendan directamente al mejor cumplimiento de las actividades comprendidas dentro de su objetivo principal.

Otro de los grandes propósitos de la CIAC es el de ofrecer a los países vecinos sus capacidades económicas y lograr en esta forma ampliar sus mercados.

Como puede observarse fácilmente la CIAC constituye por sus alcances y proyecciones un verdadero aporte de la FAC no sólo al desarrollo aeronáutico del país, que constituye su misión básica, sino también un importante baluarte del desarrollo económico y social de la nación.

SERVICIOS DE REPARACION Y MANTENIMIENTO :

La CIAC, conciente de la seguridad que debe proporcionar a las aeronaves y con este, a la seguridad colectiva, presta un permanente y adecuado mantenimiento en la serie de talleres de reparación y almacenamiento de repuestos que tiene en la base aérea de Madrid, así:

- a. Taller de eléctricas: donde se hacen reparaciones mayores, menores y modificaciones a cualquier tipo de accesorios y componentes eléctricas de aviones.
- b. Taller de instrumentos: para reparación y pruebas de funcionamiento de toda clase de instrumentos eléctricas AC y DE,-

giros de vacío y distintos modelos de aparatos mecánicos.

c. Taller de hélices: donde se llevan a cabo reparaciones mayores, reacendicionamientos y compensación de hélices operadas hidráulicamente.

d. Taller de hidráulicos: con capacidad para pruebas y reparaciones de cualquier tipo de componentes hidráulicos.

e. Taller de maquinaria: Capacidad para efectuar trabajos especializados tanto de reparación como de fabricación de componentes de aviones.

f. Taller de radio: realiza toda clase de instalaciones de radio en los aviones y repara y ajusta los equipos de radiofonia y radio-navegación.

g. Taller de motores: donde se efectúan reparaciones mayores en motores a pistón, de cilindros o puestos, para aviones livianos y helicópteros; y en motores radiales de los tipos R-1830, R-985, R-1340 y R-2.000.

MERCANCIAS IN-BOND :

El sistema IN-BOND, creado por el gobierno nacional en 1.965 para la CIAC, y reglamentado por la Dirección General de Aduanas, alcanzó su primer triunfo al permitir que las actividades aéreas no se paralizaran en Colombia.

Este sistema IN-BOND tiene los siguientes fines:

a. Lograr el rápido y oportuno suministro de repuestos, con el propósito de acelerar la movilización del parque aéreo, nacional e internacional.

b. Contrarrestar los efectos económicos resultantes del almacenamiento indefinido que, como en el caso de los repuestos,-

corren el riesgo de quedar inservibles.

- c. Disminuir el lucro cesante de las naves sujetas a reparación, con el suministro oportuno de los repuestos necesarios.
- d. Ahorrar las inversiones en repuestos para aeronaves. Estos gastos quedan limitados a lo estrictamente necesario.
- e. Por último, se anota que las mercancías recibidas IN-BOND vienen en consignación para la venta, de manera que la empresa no tiene que hacer inversión alguna para tenerlas a su alcance y disponer de ellas en cualquier momento.

CONCLUSIONES :

Pueden reducirse a tres las conclusiones generales sobre la CIAC:

1. La CIAC presta, con el apoyo oficial, servicios que pueden ser utilizados por toda la aviación nacional e internacional.
2. La CIAC está plenamente capacitada para atender los trabajos de reparación e reconstrucción de aeronaves y ha ensamblado eficientemente aviones Piper, Cherokee Six, Aztec C, Cherokee 140 y Twin Comanche.
3. El objetivo principal de la CIAC es ofrecer mayor seguridad y economía al mercado aeronáutico y procurar su mejor desarrollo.

3 - LA CORPORACION AEROINDUSTRIAL COLOMBIANA S.A.
AICSA.-

La Corporación Industrial Aeronáutica Colombiana interesada en la línea de ensamblaje de aviones y considerándole medio de gran importancia para impulsar el desarrollo aeronáutico del país, a la vez que para conseguir un apreciable ahorro de divisas, gestionó ante el Ministerio de Fomento la autorización para ensamblar aviones livianos en Colombia. Fue así como el mencionado Ministerio dictó la Resolución N° 708 de 1.966.

Con base en esta Resolución, se llevó a cabo la primera etapa, de prueba, para ensamblar seis aviones livianos de la casa Piper. Esta primera etapa consistía en recibir de los Estados Unidos las partes de cada avión, luego de que allí habían sido armados, probados y vueltos a desarmar para ser definitivamente ensamblados en el país. Este proceso se cumplió con los siguientes aparatos:

Aviones CHEROKEE SIX	1
Aviones CHEROKEE 140	3
Aviones TWIN COMANCHE	1
Aviones tipe AZTECA	1

El éxito obtenido fue total y entonces mediante la escritura pública N° 727 de la Notaría 10ª de Bogotá, del 24 de junio de 1.968, se creó una Sociedad entre la CIAC con el 50% de las acciones; el IFI con el 48%; y Celcables, Colminas y el Fondo Retenerio de la FAC, estas tres entidades con el 2% de las acciones. Así nació AICSA Aero Industrial Colombiana S.A., con un capital autorizado de veinte millones de pesos de los cuales han sido pagados cinco millones en las proporciones ya anotadas.

AICSA comenzó sus labores en la Base Aérea de Madrid, dentro de las limitaciones que como era lógico la imponían el horario y régimen militar de dicha Unidad; como consecuencia de esto en diciembre de 1.968 se trasladó a sus actuales instalaciones en Guaimaral.

Teniendo en cuenta el satisfactorio resultado obtenido dentro de la primera etapa, la casa Piper autorizó pasar a la segunda. En esta fase se ensamblan los aviones directamente en Colombia empleando un 25% de mano de obra y material del país. Dentro de este material se están incluyendo la silletería y otros accesorios como ciertos tipos de cables.

Simultáneamente, el Ministerio de Fomento dictó la Resolución N° 1308 de 1.967 en la cual se autorizó en base a los seis aviones de prueba, el ensamblaje definitivo de estas aeronaves en el país y la Resolución N° 1309 de la misma fecha, autorizó para ello específicamente a AICSA; la cual entonces programó el ensamblaje de 32 aeronaves hasta julio de 1.969.

Hasta la fecha se han ensamblado y vendido los siguientes aviones:

Cherokee 140	2
Cherokee 180	6
Cherokee Six 300	3
Cherokee 235	4
Twin Comanche	2
Navajo	1

Comparando los costos de un avión de estos, producido íntegramente en Estados Unidos, se están logrando costos inferiores en un 15%, lo que de por sí indica la bondad de esta empresa.

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos hasta ahora y la alta calidad técnica de la mano de obra, la reunión de agentes vendedores de la casa Piper, realizada en marzo de 1.969, recomendó el ensamblaje en Colombia de aviones tipo Pony para fumigación, a la vez que pasar a la tercera etapa del proceso, en la cual se debe incluir un 35% de material colombiano; teniendo como condición previa la de hacer las necesarias adaptaciones a las instalaciones y el adelantar un curso para los operarios en Lock Haven (EE.UU.) dicta-

de per personal de la Piper.

De este plan se esperan grandes beneficios no solamente para AICSA, sino también para el país, ya que dentro de la Zona del Pacto Andino se han recibido algunas propuestas que dejan vislumbrar un excelente mercado.

La Junta Directiva de AICSA está compuesta por cinco miembros así:

Per el Gobierno Nacional	2
Per la Industria Militar	1
Per el IFI	2

Los representantes por el Gobierno son el Comandante y el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Colombiana.

El Gerente de la CIAC, es a la vez el Gerente de AICSA, la que tiene la siguiente organización:

- Jefatura de ensamblaje.
- Departamento de producción.
- Departamento de inspección.
- Departamento de costos.
- Departamento de suministros.

En la actualidad se está preparando una reforma de los Estatutos, ya que el Gobierno quiere que esta empresa tenga personalidad jurídica y pueda funcionar independientemente de la CIAC y no incrustada dentro de ella como sucede ahora.

Como puede apreciarse, a pesar del corto tiempo que tiene de haberse organizado esta empresa, sus éxitos y desarrollo hacen prever sus grandes proyecciones dentro del desarrollo aeronáutico nacional, su importancia para la industrialización del país y la beneficiosa expansión dentro de la Zona Andina.

4 - SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES
SATENA.-

1º - OBJETIVOS.

Es empresa descentralizada, y con los objetivos de colaborar - en las campañas asistenciales, de economía agrícola y pecuaria, de colonización y fomento económico y asistencial de todas las regiones subdesarrolladas del país, fue fundada en 1.962 esta organización, por iniciativa del Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana.

2º - UNIDAD NACIONAL Y SOBERANIA.

Los territorios nacionales son aproximadamente el 56% del territorio patrio, la falta de vías de comunicación, así como las considerables distancias que las separa de los centros capitales, son factores para que SATENA esté desarrollando una labor extraordinaria, permitiendo la extracción de estos territorios de casi 12 millones de toneladas de productos agropecuarios y de consumo en general en un total de 79.813 horas de vuelo. Este indica la preocupación del Gobierno en sus gentes al convertir SATENA en empresa descentralizada por Ley del Congreso y tratar así en resolver sus problemas primarios. La sola presencia de SATENA y sus tripulaciones militares en los lejanos confines del país, demuestran el acercamiento permanente y una manera propia para ejercer su control.

3º - DESARROLLO SOCIO-ECONOMICO.

SATENA, que viene colaborando activamente con los programas del Gobierno Nacional en estas zonas marginadas del país, atiende de por sí, amplias rutas en las ricas regiones del Chocó, Valle, Nariño, Boyacá, Arauca, Meta, Guainía, Vichada, Cauquetá, Amazonas, beneficiando tanto a productores como a los consumidores.

Sus servicios están orientados a las siguientes actividades a las cuales la gerencia de la empresa ha dado prioridades dentro de los objetivos trazados:

- a. Transporte de productos agropecuarios.
- b. Servicios a campesinos, colonos, agricultores, ganaderos, agrónomos, veterinarios, técnicos agrícolas, etc. miembros del sector agropecuario.
- c. Transporte de correo aéreo y nacional.
- d. Transporte de material mecánico indispensable para efectuar todo tipo de investigación, ayudando así a la asistencia técnica.

4º - APOYO QUE RECIBE DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA Y OTRAS ENTIDADES.

SATENA, por tener la misión cívica de vinculación de regiones amplias y apartadas del país con la economía nacional, requiere ser apoyada por la Fuerza Aérea y otros organismos para que con facilidad, orgullo y dinamismo, pueda cumplir la misión que le ha sido impuesta.

a. Apoyo de la Fuerza Aérea Colombiana.

El apoyo logístico a SATENA incluye:

- 1) Servicios y suministro de gasolina y lubricantes.
- 2) Suministro de partes repuestas y elementos aeronáuticos en general.

En estos se incluye: Componentes estructurales, componentes misceláneos, accesorios y conjuntos, partes de motores básicos, motores completos, etc.

- 3) Arrendamiento de motores.
- 4) Préstamo de herramienta y equipo.

- 5) Use de las facilidades aereportuarias y talleres en general de la FAC. Mediante el Comando Aéreo de Material, Comando del Transporte Aéreo Militar, Departamento A-4 de Material, FAC dará el apoyo requerido por SATENA para garantizarle una operación normal y económica de acuerdo con sus capacidades, y limitaciones.

b. Fondo Retención FAC.

- 1) Efectúa la liquidación de los valores de materiales aeronáuticos, combustible y alquiler de metros.
- 2) Mantendrá los dineros para adquisición de materiales aeronáuticos.
- 3) Mantener informado al Departamento A-4 sobre el estado de cuentas de SATENA y Fondo Retención FAC.

c. Agencias de Compras FAC.

Prestará a SATENA los servicios que sean requeridos en lo correspondiente a almacenamiento y transporte en aviones FAC de los materiales de compra en el exterior.

d. Situación económica.

SATENA, en su presupuesto sólo cuenta para su sostenimiento con el ingreso de dineros por concepto de pasaje y carga. Ha contado sí con la decidida ayuda de la Agencia Internacional de Desarrollo (AID), entidad que ha contribuido con la donación de equipo de vuelo.

Gracias al apoyo conjunto FAC-AID, los habitantes de tan extensas y lejanas tierras han podido recibir el beneficio de esta premisera empresa.

5 - VINCULACIONES DE LA FAC CON LA AERONAUTICA CIVIL
Y CON LA EMPRESA COLOMBIANA DE AERODROMOS - ECA.

La FAC ha colaborado con el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil así como con la ECA en lo que se refiere a asesoría técnica y suministro de personal especializado.

La Ley 126 (Dic. 26 de 1.919) creó la Aviación Militar, Art. 10 introduciendo en el Ejército la aviación, que constituirá la quinta arma.

En cumplimiento de la Ley 126, se dictó el Decreto N° 599 (marzo 15 de 1.920), en el cual por primera vez se hacía relación a la Aviación Civil en Colombia.

Mediante Decreto N° 2247 (Dic. 23 de 1.920) se dispuso la organización e iniciación de la Escuela de Aviación Militar como dependencia dentro del Ministerio de Guerra y reglamentan la Sección de Aviación recientemente creada por el Decreto 2172 (Dic. 10 de 1.920), como entidad de enlace entre el órgano ejecutivo y el Ministerio de Guerra, así como un organismo de control para la Aviación Comercial y todo lo referente a la Aeronáutica Civil.

En 1.945 se crea, como dependencia del entonces Ministerio de Guerra, la primera Escuela Oficial de Aviación Civil, con instructores y material de vuelo de la Aviación Militar en la Base Aérea de Madrid. La Escuela Militar de Aviación de Flandes, Escuela fundadora de la aviación militar, constituida en 1.921 por la Misión Francesa clausurada en 1.922 por circunstancias económicas del país, - transcurrido algún tiempo se volvió a organizar en los predios de Madrid (Cundinamarca).

El Gobierno Nacional en 1.954 creó la Escuela Nacional de Aviación Civil, centro principal de formación de los pilotos civiles colombianos con la asesoría de la FAC.

El Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil lleva las-



estadísticas de los aeropuertos existentes en el país y en la entidad que autoriza o suspende las operaciones aéreas de los aeropuertos con la propiedad y suficiencia adquirida por la asesoría técnica de la FAC en años anteriores.

La Empresa Colombiana de Aeródromos (ECA) fue creada por Decreto Ejecutivo N° 3269 de Noviembre 10 de 1.954, con el fin de garantizar la prestación de Servicios de Aeródromos Nacionales y demás servicios necesarios para la navegación y transporte aéreo. El concurso de la FAC en lo que se refiere a asesoría técnica a la ECA ha sido muy valioso.

Por asesoría de la FAC Colombia se asoció a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACIS) desde 1.947 y asesoradas a las Escuelas de Aviación: ENAC (civil del gobierno), Espada, Ivieta, Ráduarez, Escuelas de Mantenimiento y Operaciones de Avianca, Escuela de Operaciones de Aerocender y de Sam.

Además es de anotar que la FAC ha sido la pionera en clamar ante los altos organismos del gobierno para que el transporte y los aeródromos del país presten una mayor contribución al desarrollo económico, social y cultural partiendo de la base evidente de que el país necesita una política de transporte adecuada que coordine los distintos sistemas del desarrollo y persiga una mejor utilización del mismo y los más bajos costos del servicio considerando: 1° La fijación de tarifas costeables para los medios de transportes aéreos que permitan:

- a. Su explotación.
- b. Constituir reservas para reemplazo de equipo.
- c. Producir un rendimiento normal para el capital invertido.

En la necesidad de aeropuerto y de transporte aéreo, la FAC ha sido enfática en declarar que su desarrollo y demanda futura dependen de tres factores fundamentales:

- 1) de nuestro territorio
- 2) de nuestra población

3) de nuestra producción.

Se hace indispensable anotar que la FAC ha colaborado en la elaboración de valiosos proyectos y ejecuciones relacionadas con el desarrollo de la Aviación Civil. Así por ejemplo colaboró en el valioso proyecto que posteriormente fue presentado por la Empresa Avianca en noviembre de 1.963, de vigencia actual y en parte importante llevado a la realidad, relacionado con la integración de rutas aéreas troncales, mediante el acondicionamiento de algunos aeropuertos, teniendo en cuenta las condiciones topográficas de Colombia, el lógico proceso de desarrollo de la aviación y el incremento normal del tráfico.

OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES GENERALES

Dentro del orden de vinculación decisiva de la FAC en el desarrollo aeronáutico del país, este Grupo de Trabajo considera que tal vez se puede hacer todavía mayor labor en este sentido. No se comprende por ejemplo, como mientras la Armada Nacional prepara, capacita y mantiene el control de los marines mercantes, la Fuerza Aérea Colombiana permanece sino marginada, cuando menos indiferente a la preparación y control de la aviación civil. Si tenemos en cuenta que por razón de riesgos, seguridad colectiva y el mismo aspecto económico de las empresas comerciales, los pilotos requieren un mayor control físico y profesional, no se explica el por qué la FAC no adopta el mismo sistema imperante hoy en la ARC según el cual, dicha fuerza prepara, chequea y capacita y conceptúa sobre la idoneidad física y profesional de los marines mercantes. Sabido es por diferentes medios que una gran cantidad de accidentes aéreos han sido ocasionados o por impericia de los tripulantes o por malas condiciones físicas. Por vía de información y traer un hecho reciente de referencia, hace menos de un año se presentó un gravísimo accidente de aviación en Venezuela, al caer sobre un barrio de Caracas un avión comercial que despegaba, causando gran número de víctimas y daños materiales.

Hechas las averiguaciones se pudo comprobar que el piloto de dicha aeronave sufría de diabetes y tenía una grave afección cardíaca.

Este ejemplo, para no citar otros casos sucedidos no sólo por precarias condiciones físicas, sino por indisciplina de vuelo, irresponsabilidad personal, etc., nos demuestran muy a las claras que, o no existe control físico y profesional sobre las tripulaciones comerciales, o que si las hay, son muy deficientes y necesitan de un organismo que tenga más ingerencia sobre este aspecto.

No se ve la razón por la cual, no sea la FAC, en su calidad de organismo de Estado, la que prepare, capacite y controle física y

profesionalmente a los pilotos comerciales, garantizando en esta forma una mayor seguridad colectiva y económica, y tomando a su cargo, como debe serlo, la Dirección de los Pilotos Civiles en el país.

LISTA DE OFICIALES PILOTOS Y COPILOTOS DE LA FAC,
EN USO DE BUEN RETIRO, QUE PRESTAN ACTUALMENTE -
SUS SERVICIOS EN EMPRESAS OFICIALES O PARTICULARES

NR	GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	ESPECIALIDAD	EMPRESA
1	BG.	FERNANDEZ A. JULIO CESAR	Piloto	CIAC
2	CR.	AYALDE ECHEVERRY CARLOS M.	"	Aerocivil
3	CR.	GIRALDO LOZANO ALFONSO	"	ENACC
4	TC.	MELLENDEZ ALARCON MIGUEL A.	"	Aerocivil
5	TC.	POSADA MALDONADO ARTURO	"	ENACC
6	MY.	CADAVID SANIN JUAN A.	"	Avianca
7	MY.	CHARRY SOLANO RAFAEL T.	"	Aerocivil
8	MY.	DURANGO SANIN M. ENRIQUE	"	Aeroclub
9	MY.	ESCOBEDO BERMUDEZ BERNARDO	"	Avianca
10	MY.	LAIGNELET GALVIS HUGO	"	La Urraca
11	MY.	LEIVA SUAREZ CALIXTO	"	Aerocivil
12	MY.	MILLAN VARGAS RAFAEL	"	CAYTA
13	MY.	RESTREPO ORTEGA FRANCISCO	"	Helicel
14	MY.	RODRIGUEZ CARVAJALINO ARMANDO	" Heli.	Helicel
15	MY.	RODRIGUEZ MENESES ELIECER	"	Guaimaral
16	MY.	TORRES MESA CARLOS FRANCISCO	"	Aeretaxi
17	CT.	ABADIA PINZON HECTOR	" Heli.	Petrel-Helicop.
18	CT.	AGUDELO AGUDELO FRANCISCO	" Heli.	Helicel
19	CT.	BERNAL PLAZAS LEOMEDES M.	" Heli.	Petrel-Helicop.

NR	GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	ESPECIALIDAD	EM P R E S A
20	CT.	CARRASCO RIAÑO BRAULIO	Pilote	Avianca
21	CT.	DIAZ CUERVO MIGUEL	" Heli.	Helicel
22	CT.	GONZALEZ VARELA CARLOS	" Heli.	Petrel-Helicop.
23	CT.	GUTIERREZ CAMARGO JORGE E.	" Heli.	Helicel
24	CT.	KILVY RENGIFO LUIS CARLOS	"	SAM
25	CT.	NIETO BAYONA HELIO ENRIQUE	"	Cayta
26	CT.	OLARTE TORRES GILBERTO L.	" Heli.	Helicel
27	CT.	RANGEL JAIMES JOSE E.	"	TAO
28	CT.	REYES PARDO JAIME JOSE	"	Aerotaxi
29	CT.	RODRIGUEZ ESPINOSA VICTOR	"	Aeroclub
30	CT.	RUIZ ACEVEDO GUSTAVO	" Heli.	Helicel
31	CT.	RIVERA RUIZ BERNARDO	" Heli.	Helicel
32	CT.	RINCON CORTES GERARDO	" Heli.	
33	CT.	SANCHEZ COTES ALVARO	" Heli.	Helicel
34	CT.	SANIN TOBON LEON	"	Avianca
35	CT.	SILVA ROMERO JOSE ALFREDO	"	Enace
36	CT.	TOVAR SARMIENTO PEDRO FRANCISCO	" Heli.	Helicel
37	CT.	VIAÑA TOUS HORACIO	"	TAO
38	CT.	VELASQUEZ TORO HERNANDO	"	Cayta
39	TE.	ABDALLAH PLAZAS DIEGO	"	Avianca
40	TE.	AVILA FRANCO CLIMACO	"	Avianca
41	TE.	CARRASQUILLA MUNERA RICARDO	" Heli.	Helicel
42	TE.	CHAVES CASTILLO JAMES LUIS	" Heli.	Petrel-Helicop.
43	TE.	DE LA ROCHE ALVAREZ DANIEL	" Heli.	Cayta

81271

NR	GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	ESPECIALIDAD	E M P R E S A
44	TE.	ERAZO BELALCAZAR GERMAN R.	Piloto	Cayta
45	TE.	GUINGUE OSSA ALBERTO S.	" Heli.	Helicel
46	TE.	LEAL GARCIA JORGE ELIECER	" Heli.	Helicel
47	TE.	OVALLE DUQUE ESTEBAN	" Heli.	Helicel
48	TE.	OVALLE DUQUE ANGEL GUILLERMO	" Heli.	Helicel
49	TE.	ORTEGA ACERO GUILLERMO	" Heli.	Petrol-Helicep.
50	TE.	ORJUELA BECERRA ADOLFO LEON	"	Cayta
51	TE.	OTERO LAFAURTE FRANCISCO DE PAULA	" Heli.	Heliserv.
52	TE.	PARRADO UÑATE PEDRO PABLO	" Heli.	Fumivalle
53	TE.	POTES MORENO PIERRE ALBERTO	"	Cayta
54	TE.	SOTO BAYONA HERMES	"	Aeretaxi
55	TE.	SALAMANCA SALGADO JOSE GREGORIO	"	Aeroclub
56	TE.	SARMIENTO BOADA MARIO	" Heli.	Helicel
57	TE.	SUAREZ PADILLA RAMON	"	Avianca
58	TE.	TAPIAS GOMEZ PEDRO JOSE	"	Avianca
59	TE.	TORRES BUENAVENTURA GUSTAVO	"	Aerecarga
60	TE.	VILLEGAS RIVERA JAIME	"	Avianca
61	TE.	CABAL SAENZ JESUS ARTURO	"	Aeretaxi
62	ST.	CORREDOR GARCIA LUIS E.	" Heli.	Helicel
63	ST.	DIAZ GARCIA JUSTINO	"	Avianca
64	ST.	GONZALEZ VALDENEGRO JOSE	" Heli.	Helicel
65	ST.	GOMEZ MAE MARIO ENRIQUE	" Heli.	Helicel
66	ST.	GOMEZ LIBREROS OSCAR DE JESUS	" Heli.	Helicel
67	ST.	ROQUE SOLANO TOMAS	"	TASS

NR	GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	ESPECIALIDAD	EM P R E S A
68	ST.	REY PLAZAS FRANCISCO	Pilote	Avianca
69	ST.	SANIN MOLINA RAMIRO	"	Avianca
70	ST.	SIERRA BARRENECHE GERARDO	"	Aerocender
71	ST.	ULLOA HURTADO LUIS FERNANDO	" Heli.	Helicel
72	ST.	VOELKL CARRILLO ALFREDO	"	Avianca
73	ST.	BARRERA GOMEZ ALVARO	"	Avianca
74	ST.	BONILLA SAUCESO LUIS H.	"	Avianca
75	ST.	CARVAJAL ECHEVERRI GILDARDO	"	Helicel
76	ST.	GARCES RESTREPO ARTURO	"	Avianca
77	ST.	GONZALEZ GUERRERO ERNESTO	"	Avianca
78	ST.	HERNANDEZ JIMENEZ EDUARDO	"	Avianca
79	ST.	LOPEZ RODRIGUEZ JOSE DOMINGO	"	Avianca
80	ST.	MENDOZA SARAVIA RAFAEL	"	TASS
81	ST.	OVIEDO GALVIS DANIEL	"	TAO
82	ST.	PALENCIA RINCON GILBERTO	"	TASS
83	ST.	RENDON TOBON FRANCISCO JAVIER	"	Aerocender
84	ST.	VALENCIA WILLEGAS OMAR	" Heli.	Helicel

37271 -