HISTORIA DE LA AVIACIÓN

Presentado por:

XXXXXXXXXX

Instructor:

XXXXXXXXXX

ESCUELA DE AVIACIÓN LOS HALCONES

COLOMBIA

2014

Insertar Tabla de Contenido

Justificar

Interlineado

Numeracion

HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA

 Colombia comenzó a ser testigo de los prodigios de la navegación aérea el 12 de junio de 1893, cuando el argentino José Maria Flores se elevó sobre Popayán a bordo de un globo inflado con gas de petróleo.  Flores hizo un vuelo similar sobre Bogotá el 27 de octubre de 1845, desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Sus hazañas tuvieron como escenario posterior las ciudades de Medellín, Barranquilla y Tunja.  Veinte años después, el mexicano Antonio Guerrero ofreció una exhibición en el Parque Berrío de Medellín: allí colgado de un globo, realizó todo tipo de piruetas que hicieron las delicias de los espectadores.  Los anales de la aviación civil registran asimismo al canadiense John Smith, quien hizo en Barranquilla un vuelo de acrobacia deportiva, en diciembre de 1912.  Más adelante, Smith, un joven de 21 años, se trasladó a Medellín, donde, el 26 de enero de 1913, efectuó un vuelo sobre la ciudad, a bordo de un avión Farman

Después llegó a Barranquilla el norteamericano Knox Martín, quien habiendo entablado amistad con Carlos Obregón y Ulpiano Valenzuela, los acompañó a Estados Unidos donde adquirieron un avión Curtis Standard construido en madera y tela, propulsado por un motor de 150 HP para hacer deportes, acrobacias y vuelos cortos. Esta fue la famosa aeronave en la cual Martín hizo su primer vuelo de correo el 18 de junio de 1919, al cual invitó a Mario Santo Domingo

LA PRIMERA AEROLÍNEA

En septiembre de 1919, Guillermo Echavarría Misas recibió un catálogo de los aviones fabricados por la casa de Henry Farman y sus hermanos, pioneros de la aviación francesa. Esta circunstancia hizo que Echavarría Misas motivara a su padre, Alejandro Echavarría, para que con un grupo de amigos, conformara la compañía Colombiana de Navegación Aérea. La compañía despegó con cuatro aviones F-40 de cuatro sillas, con cabina descubierta y motor atrás, así como un avión F-60 tipo Goliat, con capacidad para 14 personas. Este era el aeroplano de moda, por haber hecho, sin escalas un vuelo desde la capital francesa hasta Casablanca en África.

El 3 de septiembre de 1919, el presidente Marco Fidel Suárez suscribía un documento que otorgaba a la empresa recién  constituida el derecho a transportar correo aéreo y pasajeros en el territorio Colombiano.   En enero de 1920 llegaron a Cartagena los dos primeros aviones Farman. Allí fue necesario construir un hangar que pudiera recibir tanto a los aviones que tenían ruedas como a los provistos de flotadores.   El hangar fue construido en Boca grande, en los terrenos donde hoy se levanta el hotel Caribe.

El 15 de febrero de 1920, monseñor Pedro Adán Briosci bendijo el avión "Cartagena" que, en su vuelo inaugural sobre bahía, llevó a bordo al alcalde de la ciudad, a la reina de la ciudad Tulia Martínez Martelo y a Guillermo Echavarria, gerente de la empresa aérea.   El 22 de febrero se inauguraron los vuelos entre Cartagena y Barranquilla con cuatro kilos de correo.   Uno de los primeros pasajeros fue el general Benjamín Herrera, quien realizó el 3 de marzo un vuelo entre las dos ciudades.   Días después, el F-40 llevó de Cartagena a Barranquilla a Eduardo de la Espriella y a Mario Santo Domingo, padre, quienes fueron los primeros pasajeros con tiquete pagado que volaron a otra ciudad. Con la llegada del avión Goliat, de gran versatilidad para la época, la Compañía Colombiana de Navegación Aérea comenzó a extender sus vuelos a Santa Marta y luego a Medellín y Bogotá. Ya para entonces pilotaban las aeronaves dos aviadores franceses que habían participado en la primera guerra mundial: Jacques Jourdanet y Rene Bazín.  El capitán Jourdanet tuvo que viajar de Cartagena a Medellín a través del río Magdalena y trasladarse posteriormente a lomo de mula a Bogotá para buscar terrenos, combustible, repuestos y todo lo necesario para establecer talleres y campos de aterrizaje, toda vez que en ese entonces cada compañía debía construir aeródromos para sus servicios particulares.

Casi a los tres años de fundación, la compañía Colombiana de Navegación Aérea debió ser liquidada, agobiada por una serie de problemas como la crisis de los años 20, la falta de tecnología para poder mejorar el rendimiento de los aparatos franceses, los accidentes y los daños de las máquinas.

A eso se sumaron imprevistos tales como la destrucción total de un avión que fue dejado amarrado a un árbol, a la orilla del Magdalena, en Puerto Berrío, tras haber sorteado varios problemas técnicos. Cuando se disponía a partir al día siguiente hacia Girardot, el capitán Bazín observó sorprendido cómo la aeronave fue hallada río abajo, luego de que un vendaval había hecho estragos en la madrugada.

HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA

Colombia comenzó a ser testigo de los prodigios de la navegación aérea el 12 de junio de 1893, cuando el argentino José Maria Flores se elevó sobre Popayán a bordo de un globo inflado con gas de petróleo.  Flores hizo un vuelo similar sobre Bogotá el 27 de octubre de 1845, desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Sus hazañas tuvieron como escenario posterior las ciudades de Medellín, Barranquilla y Tunja.  Veinte años después, el mexicano Antonio Guerrero ofreció una exhibición en el Parque Berrío de Medellín: allí colgado de un globo, realizó todo tipo de piruetas que hicieron las delicias de los espectadores.  Los anales de la aviación civil registran asimismo al canadiense John Smith, quien hizo en Barranquilla un vuelo de acrobacia deportiva, en diciembre de 1912.  Más adelante, Smith, un joven de 21 años, se trasladó a Medellín, donde, el 26 de enero de 1913, efectuó un vuelo sobre la ciudad, a bordo de un avión Farman

Después llegó a Barranquilla el norteamericano Knox Martín, quien habiendo entablado amistad con Carlos Obregón y Ulpiano Valenzuela, los acompañó a Estados Unidos donde adquirieron un avión Curtis Standard construido en madera y tela, propulsado por un motor de 150 HP para hacer deportes, acrobacias y vuelos cortos. Esta fue la famosa aeronave en la cual Martín hizo su primer vuelo de correo el 18 de junio de 1919, al cual invitó a Mario Santo Domingo

LA PRIMERA AEROLÍNEA

En septiembre de 1919, Guillermo Echavarría Misas recibió un catálogo de los aviones fabricados por la casa de Henry Farman y sus hermanos, pioneros de la aviación francesa. Esta circunstancia hizo que Echavarría Misas motivara a su padre, Alejandro Echavarría, para que con un grupo de amigos, conformara la compañía Colombiana de Navegación Aérea. La compañía despegó con cuatro aviones F-40 de cuatro sillas, con cabina descubierta y motor atrás, así como un avión F-60 tipo Goliat, con capacidad para 14 personas. Este era el aeroplano de moda, por haber hecho, sin escalas un vuelo desde la capital francesa hasta Casablanca en África.

El 3 de septiembre de 1919, el presidente Marco Fidel Suárez suscribía un documento que otorgaba a la empresa recién  constituida el derecho a transportar correo aéreo y pasajeros en el territorio Colombiano.   En enero de 1920 llegaron a Cartagena los dos primeros aviones Farman. Allí fue necesario construir un hangar que pudiera recibir tanto a los aviones que tenían ruedas como a los provistos de flotadores.   El hangar fue construido en Boca grande, en los terrenos donde hoy se levanta el hotel Caribe.

El 15 de febrero de 1920, monseñor Pedro Adán Briosci bendijo el avión "Cartagena" que, en su vuelo inaugural sobre bahía, llevó a bordo al alcalde de la ciudad, a la reina de la ciudad Tulia Martínez Martelo y a Guillermo Echavarria, gerente de la empresa aérea.   El 22 de febrero se inauguraron los vuelos entre Cartagena y Barranquilla con cuatro kilos de correo.   Uno de los primeros pasajeros fue el general Benjamín Herrera, quien realizó el 3 de marzo un vuelo entre las dos ciudades.   Días después, el F-40 llevó de Cartagena a Barranquilla a Eduardo de la Espriella y a Mario Santo Domingo, padre, quienes fueron los primeros pasajeros con tiquete pagado que volaron a otra ciudad. Con la llegada del avión Goliat, de gran versatilidad para la época, la Compañía Colombiana de Navegación Aérea comenzó a extender sus vuelos a Santa Marta y luego a Medellín y Bogotá. Ya para entonces pilotaban las aeronaves dos aviadores franceses que habían participado en la primera guerra mundial: Jacques Jourdanet y Rene Bazín.  El capitán Jourdanet tuvo que viajar de Cartagena a Medellín a través del río Magdalena y trasladarse posteriormente a lomo de mula a Bogotá para buscar terrenos, combustible, repuestos y todo lo necesario para establecer talleres y campos de aterrizaje, toda vez que en ese entonces cada compañía debía construir aeródromos para sus servicios particulares.

Casi a los tres años de fundación, la compañía Colombiana de Navegación Aérea debió ser liquidada, agobiada por una serie de problemas como la crisis de los años 20, la falta de tecnología para poder mejorar el rendimiento de los aparatos franceses, los accidentes y los daños de las máquinas.

A eso se sumaron imprevistos tales como la destrucción total de un avión que fue dejado amarrado a un árbol, a la orilla del Magdalena, en Puerto Berrío, tras haber sorteado varios problemas técnicos. Cuando se disponía a partir al día siguiente hacia Girardot, el capitán Bazín observó sorprendido cómo la aeronave fue hallada río abajo, luego de que un vendaval había hecho estragos en la madrugada

HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA

Colombia comenzó a ser testigo de los prodigios de la navegación aérea el 12 de junio de 1893, cuando el argentino José Maria Flores se elevó sobre Popayán a bordo de un globo inflado con gas de petróleo.  Flores hizo un vuelo similar sobre Bogotá el 27 de octubre de 1845, desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Sus hazañas tuvieron como escenario posterior las ciudades de Medellín, Barranquilla y Tunja.  Veinte años después, el mexicano Antonio Guerrero ofreció una exhibición en el Parque Berrío de Medellín: allí colgado de un globo, realizó todo tipo de piruetas que hicieron las delicias de los espectadores.  Los anales de la aviación civil registran asimismo al canadiense John Smith, quien hizo en Barranquilla un vuelo de acrobacia deportiva, en diciembre de 1912.  Más adelante, Smith, un joven de 21 años, se trasladó a Medellín, donde, el 26 de enero de 1913, efectuó un vuelo sobre la ciudad, a bordo de un avión Farman

Después llegó a Barranquilla el norteamericano Knox Martín, quien habiendo entablado amistad con Carlos Obregón y Ulpiano Valenzuela, los acompañó a Estados Unidos donde adquirieron un avión Curtis Standard construido en madera y tela, propulsado por un motor de 150 HP para hacer deportes, acrobacias y vuelos cortos. Esta fue la famosa aeronave en la cual Martín hizo su primer vuelo de correo el 18 de junio de 1919, al cual invitó a Mario Santo Domingo

LA PRIMERA AEROLÍNEA

En septiembre de 1919, Guillermo Echavarría Misas recibió un catálogo de los aviones fabricados por la casa de Henry Farman y sus hermanos, pioneros de la aviación francesa. Esta circunstancia hizo que Echavarría Misas motivara a su padre, Alejandro Echavarría, para que con un grupo de amigos, conformara la compañía Colombiana de Navegación Aérea. La compañía despegó con cuatro aviones F-40 de cuatro sillas, con cabina descubierta y motor atrás, así como un avión F-60 tipo Goliat, con capacidad para 14 personas. Este era el aeroplano de moda, por haber hecho, sin escalas un vuelo desde la capital francesa hasta Casablanca en África.

El 3 de septiembre de 1919, el presidente Marco Fidel Suárez suscribía un documento que otorgaba a la empresa recién  constituida el derecho a transportar correo aéreo y pasajeros en el territorio Colombiano.   En enero de 1920 llegaron a Cartagena los dos primeros aviones Farman. Allí fue necesario construir un hangar que pudiera recibir tanto a los aviones que tenían ruedas como a los provistos de flotadores.   El hangar fue construido en Boca grande, en los terrenos donde hoy se levanta el hotel Caribe.

El 15 de febrero de 1920, monseñor Pedro Adán Briosci bendijo el avión "Cartagena" que, en su vuelo inaugural sobre bahía, llevó a bordo al alcalde de la ciudad, a la reina de la ciudad Tulia Martínez Martelo y a Guillermo Echavarria, gerente de la empresa aérea.   El 22 de febrero se inauguraron los vuelos entre Cartagena y Barranquilla con cuatro kilos de correo.   Uno de los primeros pasajeros fue el general Benjamín Herrera, quien realizó el 3 de marzo un vuelo entre las dos ciudades.   Días después, el F-40 llevó de Cartagena a Barranquilla a Eduardo de la Espriella y a Mario Santo Domingo, padre, quienes fueron los primeros pasajeros con tiquete pagado que volaron a otra ciudad. Con la llegada del avión Goliat, de gran versatilidad para la época, la Compañía Colombiana de Navegación Aérea comenzó a extender sus vuelos a Santa Marta y luego a Medellín y Bogotá. Ya para entonces pilotaban las aeronaves dos aviadores franceses que habían participado en la primera guerra mundial: Jacques Jourdanet y Rene Bazín.  El capitán Jourdanet tuvo que viajar de Cartagena a Medellín a través del río Magdalena y trasladarse posteriormente a lomo de mula a Bogotá para buscar terrenos, combustible, repuestos y todo lo necesario para establecer talleres y campos de aterrizaje, toda vez que en ese entonces cada compañía debía construir aeródromos para sus servicios particulares.

Casi a los tres años de fundación, la compañía Colombiana de Navegación Aérea debió ser liquidada, agobiada por una serie de problemas como la crisis de los años 20, la falta de tecnología para poder mejorar el rendimiento de los aparatos franceses, los accidentes y los daños de las máquinas.

A eso se sumaron imprevistos tales como la destrucción total de un avión que fue dejado amarrado a un árbol, a la orilla del Magdalena, en Puerto Berrío, tras haber sorteado varios problemas técnicos. Cuando se disponía a partir al día siguiente hacia Girardot, el capitán Bazín observó sorprendido cómo la aeronave fue hallada río abajo, luego de que un vendaval había hecho estragos en la madrugada