

CAJA NEGRA

EDICIÓN 01 / JUNIO 2024

COMUNICACIÓN FALLIDA

Hasta el fútbol pagó las consecuencias

*"A 8 años del accidente del
Chapecoense habla la controladora"*



MEMORIAS DEL HORROR:
FERNANDO BUITRAGO

SIN MARGEN DE
CONTEMPLACIÓN
DE UNA IDEA
A LA PANTALLA

Transforma la información en impacto!



Inscríbete de forma gratuita

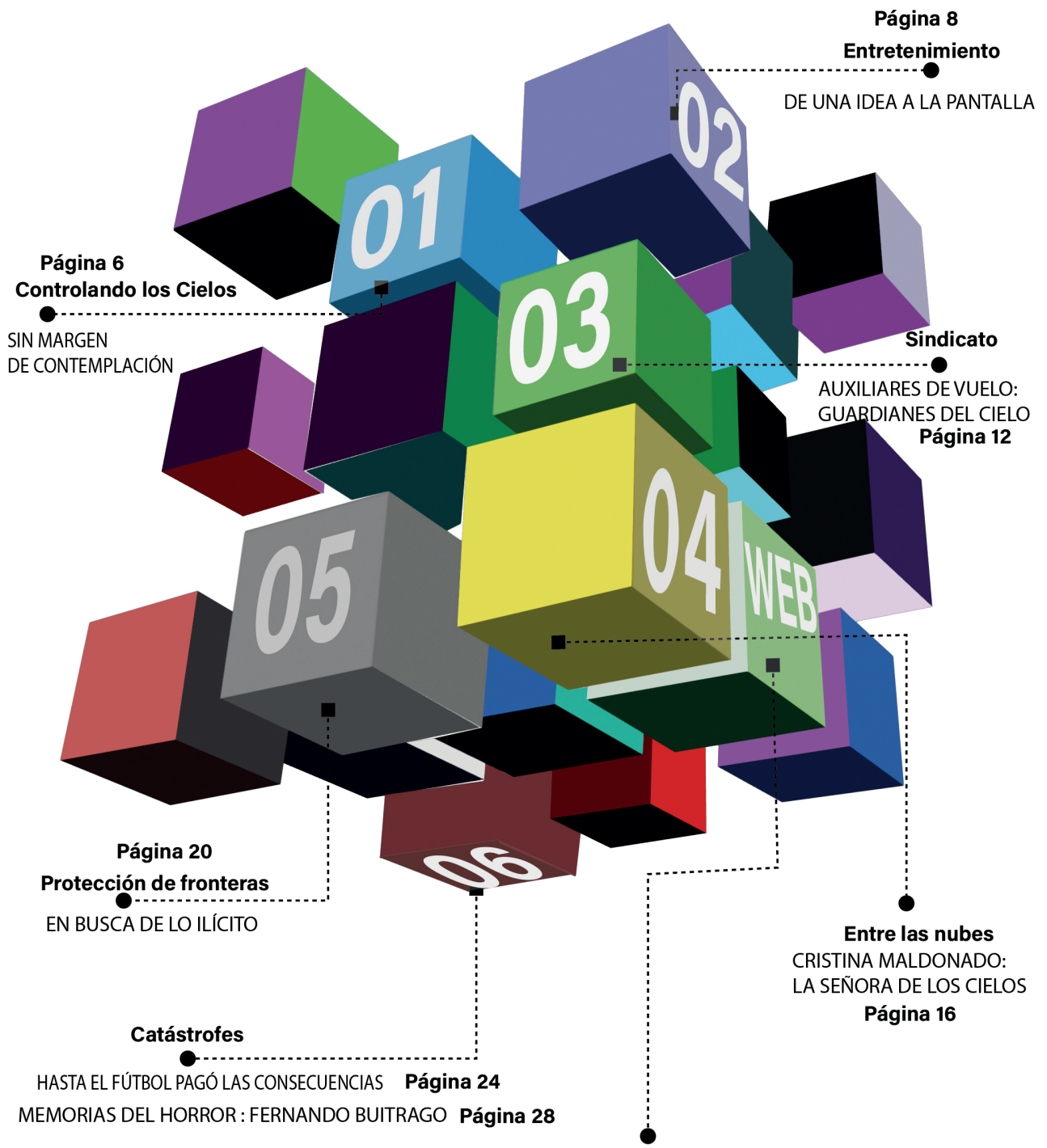


***Acreditación Internacional
de alta calidad***

Renovación en 4 años

***Acreditación Nacional
de alta calidad***

Renovación en 8 años



WEB

◆ DEL GLAMOUR
AL PRAGMATISMO

◆ AL CUIDADO DE
LAS ESTRELLAS

◆ EL ARTE DE MANTENER
EL CIELO SEGURO

◆ EL MEJOR AMIGO
DE UN PELUDO



La sola idea de ascender a miles de metros sobre la tierra siempre me ha llenado de ansiedad, como si una escena de película de desastres se repitiera en mi mente: serpientes gigantes acechando en las entrañas del avión, un amerizaje forzoso en el río Hudson, la tragedia del club de fútbol brasileño o, algo más de nuestra territa linda, el secuestro del vuelo 601, el más largo de Latinoamérica.

Ubicado en el occidente de Bogotá, a 15 kilómetros del centro, se encuentra el Aeropuerto Internacional El Dorado. Mientras observaba un atardecer y discutía con mis compañeros de grupo sobre el tema de nuestro proyecto, este gigante de metal se presentó ante mis ojos como un faro de esperanza. La idea de enfocarnos en la aviación generó un consenso inmediato: "Sí", "Me gusta la idea", "Es que el de aviación está muy chimba", como diríamos en nuestra jerga coloquial.

Con las autorizaciones pertinentes de la torre de control y la tripulación completa a bordo, no había marcha atrás. El viaje estaba a punto de comenzar. Sin embargo, no todo fue color de rosa. Enfrentamos momentos críticos que pusieron a prueba nuestra capacidad de trabajo en equipo y nuestra determinación. El proyecto estuvo en el umbral de convertirse en una simulación aérea fallida e incluso escuchábamos comentarios o suposiciones cada vez que nos preguntaban sobre el tema de la revista: "ah, ustedes son los de aviación". Pero gracias a nuestro optimismo logramos nuestro objetivo.

El mundo de la aviación es uno de los sectores más seguros del mundo, o así lo afirmó Daniel Gallo, técnico mecánico aeronáutico, algo irónico en el caso de nuestro país, en el que se han presentado diferentes atentados, asesinatos, secuestros y tragedias aéreas. El punto es que este es un sector muy importante, pero al mismo tiempo es un sector del que se conoce poco, más allá de los pilotos y los sobrecargos, y se ignora que hay un ejército de hombres y mujeres que laboran para que todo salga bien.

Javier Bohórquez.



EDITORIAL

REVISTA CAJA NEGRA

Diseño y redacción :

Javier Bohórquez Rivera
Katherine Tatiana Rodríguez B.
María Camila Rosas Hurtado
Andrea Catalina Vela Celis
Juan Carlos Valdés Toca
Sebastián Zúñiga Jiménez

Asesores graficos:

Jairo Iván Orozco Arias
Orlando Valencia Sarmiento

Asesor editorial :

Sergio Ocampo Madrid

Las opiniones aquí expresadas por los autores no representan la visión o la ideología de la Universidad Externado de Colombia. Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de sus titulares.

Universidad
Externado
de Colombia

FACULTAD DE COMUNICACIÓN
SOCIAL-PERIODISMO

VEGILADA MINEDUCACIÓN

¡Conoce más en nuestra
web Caja Negra!



SIN MARGEN DE CONTEMPLACIÓN

André Felipe Arenas Montes tiene 26 años y es oriundo de Puerto Carreño Vichada; su familia se mudó a Medellín antes de que él siquiera pudiera caminar por sí solo.



Por: Javier Bohórquez Rivera
Juan Carlos Valdés Toca



A primera vista, parece un joven serio, como cualquier rolo promedio, aunque no lo sea. Su diccionario rolo incluye el infaltable "guebón" para dirigirse a los demás. Sin embargo, de vez en cuando, deja escapar ese acento paisa que lleva dentro, y no es para menos, después de haber vivido gran parte de su vida en la ciudad de la eterna primavera.

Su padre fue piloto de aviones y su tía de helicópteros. Pese a esto, nunca tuvo un interés en concreto por ejercer esta labor, por temas personales, según dice él. A sus 16 años realizó un curso de controlador Aéreo en el CEA (Centro de estudios Aeronáuticos) motivado principalmente por los comentarios de un amigo cercano a la familia, que era controlador aéreo. A la finalización del curso decidió estudiar ingeniería mecánica y en el intermedio de su carrera, la Aeronáutica Civil le ofreció

su primera oportunidad laboral para ejercer la que hoy en día es la profesión de sus amores.

André, con 5 años de experiencia como controlador, inició su carrera en Puerto Inírida, donde laboró durante dos años. Luego, se trasladó al Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, donde ha trabajado los últimos tres años.

"Mi padre me decía que había una persona en la torre de control, pero nunca me imaginé las funciones que realmente cumplía esa persona". El controlador aéreo (CTA) es el responsable de

mantener un flujo de tránsito seguro, ordenado y rápido. La seguridad del avión es el elemento más importante y al que mayor atención le prestan los CTA. Para ser controlador aéreo se requiere una buena agilidad mental, por el hecho de que se deben tomar decisiones apresuradas que podrían repercutir de una buena manera o, todo lo contrario. "Uno acá no tiene la oportunidad de equivocarse y si lo hace debe corregirlo en la mayor brevedad de tiempo posible".

Existen dos tipos de controladores aéreos: el de aeródromo y el de radar; la función del primero es cuidar y coordinar los aterrizajes y despegues en un área aproximada de 10 millas náuticas a la redonda de la torre de control, para garantizar la seguridad y la eficiencia en el aeropuerto. El de radar se encuentra ubicado en el centro de control aeronáutico, una edificación aledaña a la torre; se encarga de guiar a los pilotos durante todo el transcurso del viaje; además tiene información en tiempo real de todos los aviones que se encuentran en el espacio aéreo.

Apareció de repente sin previo aviso, de entre tantas personas que iban y venían junto a sus maletas, se quedó quieto y confirmó la presencia de la revista Caja Negra, en el lugar acordado



Controlador del Aeropuerto Internacional el Dorado- André Arenas Montes.

DISFRUTAR DE UN TINTO REQUIERE PRECAUCIÓN. DEBES PEDIRLE A UN COMPAÑERO QUE ESTÉ ATENTO A CUALQUIER EMERGENCIA AÉREA O SITUACIÓN INUSUAL, YA QUE ESTAS PUEDEN SURGIR EN CUALQUIER MOMENTO.



hacía apenas unos cuantos minutos. Inmediatamente, un apretón de manos cerraría las formalidades y el sonido del motor del carro sería la señal para iniciar esta travesía. Luego de estar sumergidos por casi 2 minutos, logramos ver la luz y fue cuando pudimos contemplar en persona la espléndida torre de control del Dorado. A puertas de iniciar el recorrido en el Centro de Control Aeronáutico y la torre de control, el infaltable aguacero característico de Bogotá también hizo presencia.

¿Cómo manejan el tráfico aéreo congestionado?

Cuando el tráfico aéreo es intenso, el estrés y la carga mental aumentan significativamente. Es en esos momentos cuando todo se vuelve más complicado porque soy yo quien tiene que gestionar las instrucciones y mantener todo en orden. Con tanto por coordinar, el cansancio mental es considerable. En aspectos como la frecuencia de comunicación, dado que solo una persona puede hablar a la vez y son muchos aviones llegando al mismo tiempo, debo ser muy organizado para transmitir todas las instrucciones en su respectivo momento.

¿De qué depende el aterrizaje o el despegue de un

avión?

Para autorizar el aterrizaje es fundamental que la pista esté libre y disponible para su uso completo. Este proceso se basa en dos factores clave: el primero recae en que la pista esté despejada de cualquier obstrucción o tráfico, y segundo, que el piloto haya estabilizado correctamente el avión durante la aproximación final. La estabilización se refiere a mantener parámetros específicos de la velocidad, altitud y configuración del tren de aterrizaje. Cada aerolínea tiene sus propios procedimientos estándar para definir cuándo una aproximación se considera estabilizada.

Haz click o escanea el código para continuar leyendo.





DE UNA IDEA A LA PANTALLA

Desde el lanzamiento de la miniserie “El Secuestro del Vuelo 601” para la plataforma de Netflix ha sido un éxito rotundo en Colombia y otros países, hasta posicionarse como una de las top 10 series más vistas en Netflix.

Por: María Camila Rosas Hurtado
Sebastián Zúñiga Jiménez



Aunque el proyecto tiene aspectos de ficción, tuvo la intención de recrear dramáticamente un evento que conmocionó a Colombia el 30 de mayo de 1973: el secuestro del vuelo HK-1274 de la aerolínea SAM, que despegó desde Pereira con destino a Medellín, y fue tomado por dos hombres para guayos armados.

El suceso original fue más largo de lo que se vio en pantalla, pues duró 60 horas en total, récord en la historia latinoamericana. También aterrizaron en más aeropuertos de los que se ven. Esta obra cinematográfica fue escrita y dirigida por Pablo Gonzales y Camilo Prince. Ellos se conocieron desde el colegio y llevan más de 20 años trabajando juntos. Anteriormente fueron directores y guionistas de "Historia de un crimen: Colmenares" y "El robo del siglo" producciones también de Netflix.

Lo que realizaron ellos fue una condensación del caso. En esta ocasión incluyeron cierta inspiración cinematográfica en la realización de cada capítulo. Algunas de sus referencias fueron Tarde de perros (1975), El secuestro de Pelham 1-2-3(1974), Duro de matar (1988), y El tren (1964).

¿Cómo aterrizaron estas referencias en el proyecto?

Hicimos un análisis en torno a géneros o temáticas similares y lo que hicimos es un proceso de entender el género y luego apropiarnos de este, para contarlos desde un punto de vista más local, desde un punto de vista más criollo y jugar con el género, sentirlo, cambiar las expectativas, cambiar los arquetipos. Eso es parte de lo que nos gusta hacer.

La historia real del secuestro del vuelo 601 fue documentada en el libro "Los Condenados del Aire" del perio-

LA HISTORIA REAL DEL SECUESTRO DEL VUELO 601 FUE DOCUMENTADA EN EL LIBRO "LOS CONDENADOS DEL AIRE" DEL PERIODISTA ITALIANO MASSIMO DI RICCO.

disto italiano Massimo Di Ricco, y esta obra fue la principal inspiración para llevarlo a la pantalla. Sin embargo, como mencionó Di Ricco a "El Tiempo" el 11 de abril de este año, no existieron condiciones para que la adaptación televisiva fuera completamente fiel a los sucesos que él investigó y narró en su libro, la historia iba a contar con pequeños detalles ficticios o que no se desarrollaron tal cual en la realidad:

'En el contrato les di carta blanca para que puedan dramatizarlo de la forma en que quisieran. No era mi interés que reflejaran la historia real, porque sé que cualquier cosa ocurrida fue mucho más loca, complicada y surrealista de lo que podría contarse.'

¿Cómo fue esa recolección de información para la construcción de los personajes en la historia?

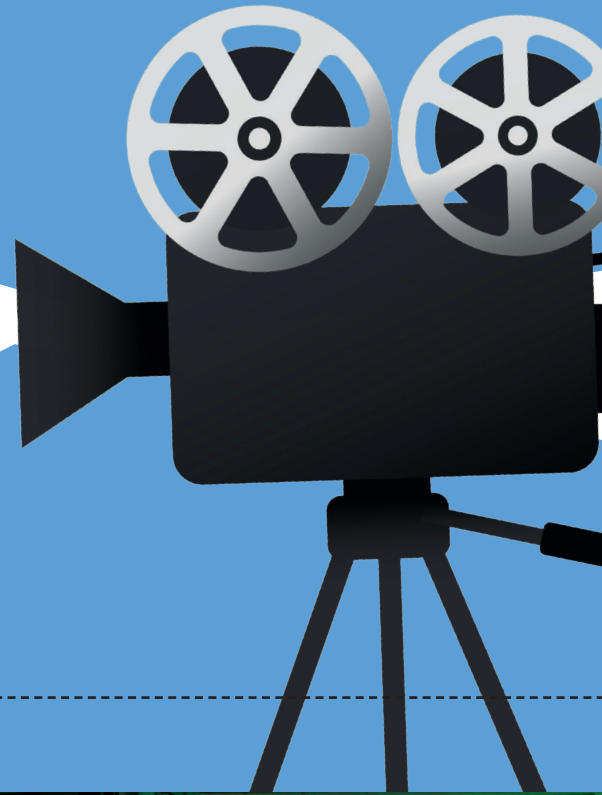
Nos fuimos a hablar con Edilma Pérez y María Eugenia Gallo, las dos azafatas reales que iban en el vuelo. Tuvimos varias entrevistas con ellas. Con muchos pilotos que nos contaban cómo era el mundo de la aviación, cómo era la organización en general, los aviones, la relación con las mujeres, todo eso. También entrevistamos a un hombre que había secuestrado un avión en los años 70. Y, por otro lado, hicimos una investigación propia. No solo

queríamos quedarnos en el libro de Massimo, sino también mirar otros casos de secuestros”

¿Cómo fue el proceso entre escribir el guion y pasar al rodaje?

Duró más o menos un año, entre que escuchamos la historia, tuvimos una primera aproximación, y comenzamos a escribirla. Igual es un proceso que siempre estuvo vivo. Durante el rodaje seguimos escribiendo y se hicieron modificaciones, algunas porque entendimos cosas nuevas, nuestros colaboradores nos trajeron ideas, o los actores fueron mejorando los personajes. Y posteriormente la edición es una especie de escritura porque se quitan cosas, se vuelven y se suman. Es un proceso que realmente no termina sino hasta cuando se acabó la serie.

Haz click o escanea el código para continuar leyendo.



Universidad
Externado
de Colombia

EDUCACIÓN
PARA LA
LIBERTAD
DE CARA AL
FUTURO

Tu futuro inicia hoy
Hazlo con la mejor Educación

- 18** Programas de pregrado
- 252** Programas de posgrado
- 186** Programas de maestría

UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
PBX: 282 6066 / 342 0288 / 341 9900
Calle 12 n.º 1-17 este, Bogotá - Colombia

ADMISIONES Y PROMOCIÓN UNIVERSITARIA
Centro de Información y Soluciones Externadista (CISE)
Carrera 5 este n.º 12B-54, edificio H, piso 1, exts.4301 a la 4309
informacion@uexternado.edu.co





AUXILIARES DE VUELO GUARDIANES DEL CIELO

Foto: Juan Carlos Valdés

En agosto de 1961, la Plaza de Bolívar fue el escenario donde se reconoció la existencia de la Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACAV), un sindicato que está en pro de los derechos y el bienestar de estos profesionales.

Presidenta de la ACAV,
María Cristina Cadavid



Por: Javier Bohórquez Rivera
Juan Carlos Valdés Toca



Esta había surgido meses atrás, más concretamente en abril, de la mano de Hernando Ortiz y Ramiro Castro, quienes, preocupados por el abuso, arbitrariedades e irregularidades que sufrían los auxiliares de vuelo (también conocidos como TCP), decidieron conformar el sindicato. Con más de seis décadas de trayectoria, la ACAV ha consolidado su rol como una voz pujante que representa los intereses de los TCP ante las aerolíneas y las autoridades gubernamentales.

En el corazón de la ACAV reside la convicción de que los auxiliares de vuelo son piezas fundamentales en el engranaje de la aviación. Su labor, que va más allá de ofrecer una sonrisa y un tinto, abarca la responsabilidad de garantizar la seguridad y el bienestar de los pasajeros durante cada travesía aérea. Actualmente, la asociación cuenta con más de 1500 afiliados que se distribuyen entre diferentes aerolíneas: Avianca, AeroRepública, American Airlines, Latam Airlines, Helicol, Satena y Viva Air (pese a la crisis de esta última, sus trabajadores fueron reci-

Foto: Cortesía María Cristina Cadavid



María Cristina Cadavid, con la tripulación de Avianca año 1999.

bidos por las demás aerolíneas).

Con 3 décadas de experiencia surcando los cielos con Avianca, María Cristina Cadavid ha sido la capitana de esta tripulación durante los últimos 13 años. Tras ser elegida por sus colegas, ahora se prepara para pasar la batuta a un nuevo líder.

¿Cuál es el perfil de un auxiliar de vuelo?

El perfil de un auxiliar de vuelo es el de una persona que sepa prestar servicio, que tenga carisma, don de gente y que le gusten los idiomas, principalmente el inglés. En cuanto a exigencias técnicas, no son muy altas en términos de estudios formales, pero sí en el manejo de emergencias. Una persona que tenga

un gran miedo no podrá trabajar en este campo. Quien piense que su única labor será servir un tinto en el avión está muy equivocado, ya que debe tener la capacidad de manejar situaciones críticas como incendios, motines, salidas de pistas o despresurizaciones. El auxiliar de vuelo es el encargado de mantener la seguridad a bordo y evitar que los pasajeros entren en pánico. Esa es nuestra responsabilidad.

Algunas personas afirman que los auxiliares de vuelo masculinos son homosexuales. ¿qué opina acerca de esta afirmación?

En el sindicato y en el gremio en general, la proporción de gé-

Foto: Cortesía : Oscar Moreno



neros oscila entre un 70 % de mujeres y un 30 % de hombres, lo que pasa es que esta es una profesión que ha sido sexualizada. Cuando las aerolíneas empezaron a tener auxiliares de vuelo, no exigían que fueran únicamente mujeres, sino también que fueran delgadas, altas, bonitas y rubias, como si fueran modelos; lo que buscaban las aerolíneas era atraer la atención del público. Incluso, al principio se hablaba de que una auxiliar de vuelo no podía pasar de 35 o 40 años, porque ya era una mujer vieja; no era un empleo para una mujer a la que ya se le viera la edad.

Los comerciales que se hacían en ese entonces en todas las aerolíneas mostraban a una auxiliar de vuelo, tapando al señor con una mantita al mismo tiempo que mostraba su escote. Las aerolíneas, por ejemplo, no recibían hombres, solo recibían mujeres. Incluso les puedo contar que hace 20 o 15 años, el presidente de una aerolínea, cuyo nombre no puedo revelar, para escoger a la aspirante a auxiliar, las hacía modelar en su oficina mientras las miraba; si le gusta-

ba, la mujer quedaba contratada. Avianca casi siempre tuvo hombres, porque además esta es una labor que también exige fuerza física, es decir, no es un modelo que se para enfrente para que todos los pasajeros lo miren, no. Los auxiliares tienen que abrir las puertas de los aviones; si se llega a presentar un incendio deben poder manejar un extintor.

Entre las décadas de 1960 y 1970, cuando se creó el sindicato en Avianca, la aerolínea solo contrataba auxiliares de vuelo extranjeras, específicamente mujeres alemanas y francesas de ojos azules. Para los v-

los internacionales. Esta discriminación por origen y apariencia física motivó una de las primeras luchas del sindicato, cuando las mujeres y hombres colombianos comenzaron a exigir la oportunidad de ascender a vuelos internacionales, independientemente de su físico o altura. Estos prejuicios hacia los auxiliares de vuelo fueron la raíz de las ideologías discriminatorias que imperaban en la época.

En cuanto al tema de género, afortunadamente, la mentalidad ha evolucionado considerablemente. Hoy en día, se reconoce que las mu-



ESTAMOS TRABAJANDO EN UN PROYECTO QUE BUSCA CONSIDERAR, TANTO A PILOTOS COMO A TRIPULANTES DE CABINA, ESTA PROFESIÓN COMO DE ALTO RIESGO DEBIDO A LA RADIACIÓN IONIZANTE.



jeros, independientemente de su orientación sexual, tienen el mismo derecho al trabajo. En Avianca, por ejemplo, contamos con una gran cantidad de hombres que son esposos de auxiliares de vuelo, así como con hombres homosexuales y mujeres lesbianas.

¿Cuáles son los principales desafíos de un auxiliar de vuelo en la actualidad?

Son las agresiones por parte de los pasajeros, un problema que se triplicó después de la pandemia. Los afectados no son solo los tripulantes de cabina, sino también el personal de tierra. Ha habido muchos casos de agresión, como el de una tripulante a la que le partieron la mano, lo que requirió cirugía y 4 meses de incapacidad. Aunque hay un respaldo de la ARL (administradora de riesgos laborales), no existe un respaldo legal que permita luchar contra esos pasajeros. Las agresiones pueden ser verbales o físicas, dependiendo del vuelo. En cada vuelo pueden surgir por diversos motivos, como pasajeros ebrios (por eso suele estar prohibido el alcohol a bordo, excepto cuando la aerolínea lo permite), problemas con el vuelo (cancelaciones, restricciones de equipaje), lo que puede desencadenar violencia y hasta motines.

Otro desafío es la salud. Esta profesión conlleva problemas ortopédicos (problemas que afectan a los huesos), epicondilitis

(afección dolorosa que afecta los músculos y tendones del antebrazo) y problemas auditivos debido a la presurización. Una problemática grave, aunque poco estudiada, es el alto nivel de cáncer que afecta a los tripulantes de aviones, incluyendo pilotos y auxiliares, especialmente en jóvenes. También es común que las auxiliares de vuelo tengan dificultades para concebir hijos.

¿Por qué se genera esta última problemática?

Por la exposición a la radiación ionizante. Al volar a 40,000 pies de altura, están expuestos a una gran cantidad de esta radiación, lo que aumenta el riesgo de cáncer en esta población. Además de eso, también se debe considerar la cantidad de tiempo que pasan a bordo de un avión. Estamos programados para trabajar 12 horas diarias en vuelos nacionales, lo que significa que si me presento a las 5:00 a.m., puedo volar hasta las 5:00 p.m. En el caso de vuelos internacionales, estas horas pueden aumentar hasta 15 en vuelos a países cercanos y hasta 17 horas en vuelos a Europa. Es decir, debemos llegar a un destino y salir inmediatamente hacia otro punto hasta completar las horas diarias.

¿Han presentado algún proyecto de ley o alguna iniciativa para disminuir estas problemáticas?

En estos momentos estamos

trabajando en un proyecto de ley que ya fue radicado en el Senado y que tiene que ver con el tema de pasajeros disruptivos. También estamos trabajando en un proyecto que busca considerar, tanto a pilotos como a tripulantes de cabina, esta profesión como de alto riesgo debido a la radiación ionizante. Desde hace mucho tiempo se ha intentado aprobar esta iniciativa con el objetivo de reducir el tiempo de trabajo y aumentar el valor de la cotización, pero no se ha logrado.

¿Dónde estudian los auxiliares de vuelo o quién los capacita?

Hoy en día, hay muchas escuelas especializadas. Hace mucho tiempo, los encargados de orientar a los aspirantes eran las mismas aerolíneas. El auxiliar no debía tener ningún tipo de estudio; simplemente presentaba su hoja de vida, la revisaban y miraban si era el perfil que se buscaba, para posteriormente hacer el curso.

Haz click o escanea el código para continuar leyendo.





CRISTINA MALDONADO LA SEÑORA DE LOS CIELOS

Al inicio del siglo XXI en Colombia no existía ninguna mujer que participara como piloto o copiloto en Colombia. Actualmente hay 2.707 mujeres en este cargo, según la fuerza aeroespacial colombiana en su página oficial. 818 mujeres Oficiales, 680 mujeres Suboficiales, 1099 funcionarias no uniformadas y 110 mujeres en las escuelas de formación. Y en Avianca para este año hay cerca de 130 mujeres piloto.

Por: María Camila Rosas Hurtado
Sebastián Zúñiga Jiménez



A sus 45 años, María Cristina Maldonado es un ejemplo de que la perseverancia y la disciplina llevan a lograr hasta lo impensable. Desde sus primeros años tenía claro qué quería hacer por el resto de su vida: ser piloto.

María Cristina conoció su vocación de una forma muy particular. "Bueno, el amor por la aviación nace cuando tenía alrededor de 8 años. Acá en Colombia pasaban un programa de televisión que se llamaba "Lobo del Aire" que era de un grupo de pilotos de helicóptero y dentro de este grupo estaba una mujer. Fue la primera vez que yo vi una mujer piloto y supe que quería ser ella". En la época, las escuelas de aviación eran bastante costosas, y ella al ser la menor de 3 hermanos, por problemas económicos no pudo costear la carrera. Se vio forzada a ingresar a la universidad Jorge Tadeo Lozano, y cursó cuatro semestres de Comunicación Social. Pronto descubrió que esto no era lo suyo. Se graduó a los 16 años del bachillerato, muy joven en comparación al

resto de estudiantes. Por eso desde una temprana edad se le presentó a posibilidad de hacer pasantías en el ICETEX. Una de sus funciones allí era revisar periódicos y ver artículos que estuvieran relacionados con becas educativas. Un día, entre los múltiples artículos, uno llamó su atención: "Se necesitan mujeres para ser auxiliares de vuelo". Y vio esta oportunidad como un paso necesario para ingresar al mundo de la aviación. Se presentó a Avianca en 1998 para este cargo. Así inició su vida aeronáutica.

Con el dinero que ganaba trabajando como auxiliar de vuelo se pagaba los estudios para convertirse en copiloto. Al culminarlos, la empresa abre convocatorias para copilotos de Fokker50, que en ese momento era el avión más pequeño. "En la empresa empiezas como copiloto del avión más pequeño al más grande y al llegar a este vuelves a empezar con el avión más pequeño pero esta vez como comandante (piloto), repitiendo el ciclo". Desde ese entonces

han pasado 25 años de servicio en Avianca, divididos en dos etapas pues en 2017 fue despedida de la compañía, y a finales del 2020 fue reintegrada.

En 2017, le surgió una oportunidad laboral en Vietnam, para la aerolínea Viejet. La aceptó, aunque esto implicaría alejarse de su familia en Colombia.

Ella tiene 3 hijos, Santiago de 22 años, y Daniel de 19 de su primer matrimonio, y Valeria de 11 años de su segundo matrimonio. Su segundo hijo cuenta como fue este proceso viviendo lejos de su madre:

-¿Cómo fue la situación en tu hogar cuando tu mamá se fue a trabajar a Vietnam?

-Después de que a ella la echaran injustamente de Avianca por ser parte de las famosas huelgas de pilotos, fue cuando ella decidió irnos a vivir a Vietnam. La verdad mi hermano Santiago y yo no teníamos una decisión clara en el momento y pensamos en quedarnos en Colombia.

-¿Y qué paso con la relación con tu mamá?

-En el momento en que mi hermano y yo decidimos quedarnos en Colombia y no viajar con nuestra mamá, fue cuando hubo una ruptura completa de relación. Durante 2 años tuvimos un contacto nulo. Mi Mamá decidió tomar su rumbo con su esposo y su hija a Vietnam.

Una vez en territorio asiático, se dio cuenta de que el ambiente laboral era totalmente distinto, fue difícil al estar lejos de sus hijos, pero estaba feliz

por haber llegado tan lejos. En Asia no era usual ver mujeres al mando, eran una gran minoría.

Hasta ese año no había ninguna mujer latinoamericana laborando en el medio aeronáutico como piloto, ella logró ser la primera en trabajar para una aerolínea asiática, y en dicho cargo.

Sufrió múltiples desplantes de sus compañeros por el hecho de ser mujer. Era difícil aceptar que fuera ella la que tenía todo el poder de decisión y el control sobre sus compañeros. En ocasiones pasaban por alto su opinión, y querían tomar el control de manera arbitraria, pero esto nunca fue problema para ella, pues siempre ha tenido un carácter firme, y nadie la podía pasar por alto. Uno de los casos en los que un compañero intentó imponer su voluntad, a pesar de que el vuelo estaba en manos de María Cristina. Esto fue cuando iba con un copiloto ruso, y este de manera grosera desató las ordenes de la comandante, decidió arrebatarse el control de la aeronave por el resto del trayecto, sin embargo, ella no lo permitió. En total ejerció por 18 meses en Vietnam hasta que llegó el 2020 y la pandemia del COVID 19.

-¿Como fue esa reconciliación después de 2 años sin hablar con tu mamá?

-Después de ese tiempo hablamos por teléfono y poco a poco fuimos retomando el contacto. A mediados del 2020, por motivos del COVID, ella tuvo que volver a Miami a vivir. Poco después de volver a los Estados Unidos ella fue reintegrada a

Avianca ya que se demostró que su despido fue injustificado.

- ¿en qué momento decide la señora María Cristina retirarse de manera definitiva de Avianca?

-Cuando se retira de Avianca, o sea en enero de este año, ya se había separado de su segundo esposo, por lo que decide mudarse permanentemente a Orlando y establecer su vida con sus 3 hijos, Santiago, Daniel y Valeria, que estamos desde el 2021 viviendo aquí.

Actualmente hace parte de la sociedad internacional de mujeres piloto de aerolíneas, la cual se creó en Estados Unidos en 1978, con el fin de promover la participación femenina en la aviación profesional beneficiando a aquellas mujeres que quieren estudiar una carrera en relación con la aviación. También participó en la iniciativa de Avianca de dar becas a mujeres que se conviertan en piloto, 20 becas se otorgaron este año.

En enero de este año tuvo su último vuelo con Avianca. Se retiró para dedicarse de manera plena en vuelos privados en los Estados Unidos luego de obtener su licencia como piloto privado, Trabajando para uno de los abogados más prestigiosos de Estados Unidos. De lo cual dice Maria Cristina:

- ¿Cuál es la mayor diferencia entre ser piloto comercial y privada?

- Cuando se trabaja para una aerolínea privada te tienes que encargar de todo y saber de todo.

Actualmente se mantiene laborando en este sector de la aviación y al estar cerca de sus familiares y amigos no planea hacer cambios en su vida a corto plazo.





**ESTOY EN PROCESO DE CREAR MI PROPIA
FUNDACIÓN EN PRO DE LA PARTICIPACIÓN DE
MÁS MUJERES EN EL SECTOR AÉREO PARA QUE
CUMPLAN SU SUEÑO COMO YO LO HICE**



EN BUSCA

DE LO ILÍCITO



Foto de Opain.

El coronel Rodrigo Mancera Moreno es el comandante del equipo antinarcóticos del aeropuerto Internacional El Dorado. Cuenta con 24 años de experiencia en la Policía Nacional y su función principal es controlar cada uno de los 5 procesos aeronáuticos con destino al exterior: controles de carga, equipaje, pasajeros, aeronaves y correos.

Por: Katherine Tatiana Rodríguez Bautista
 Andrea Catalina Vela Celis 

**EN ESTE MOMENTO
 LLEGAMOS A 697
 CASOS EN LO QUE VA
 CORRIDO DEL AÑO,
 EN EL MES PUEDEN
 LLEGAR A VER ENTRE
 180 CASOS A 200
 CASOS.**



¿Qué tipo de formación deben tener ustedes para ser especialistas en antinarcóticos?

“Nosotros tenemos nuestras capacitaciones internas para nuestro trabajo como perfiladores; somos personas que debemos conocer muy bien el sistema judicial. Tenemos que tener capacitaciones para poder judicializar a una persona y estar certificados en los procesos penales, para trabajar de la mano con la Fiscalía”. El coronel Mancera es profesional en relaciones internacionales y estudios políticos de la Universidad Militar, conoce la problemática que tiene el país con la lucha contra las drogas y para este cargo es importante tener un buen relacionamiento con los demás.

¿Cuáles son los principales factores para que una persona sea sospechosa de portar algún estupefaciente?

Los cursos de perfilamiento que recibimos indican situaciones que hacen sospechosas a las personas, pero no quiero mencionar la clase social porque hemos encontrado de todo, que han intentado pasar clorhidrato de cocaína u otras drogas que están reguladas o prohibidas dentro de la ley colombiana. Pero sí hay personas que por algunas



Foto: Catalina Vela

situaciones de necesidad se dejan permear por las redes del narcotráfico y buscan, en este caso, pasar por pasajeros o por carga o correos o tratar de contaminar las aeronaves, para que en cualquier momento cuando lleguen a su destino puedan contactar a otras personas en el extranjero y participar dentro de las redes del narcotráfico. En este punto es importante resaltar que las personas en su gran mayoría son instrumentalizadas. Instrumentalizadas se refiere a que se aprovechan sus necesidades, les prometen beneficios económicos, pero no les cuentan la realidad de los problemas jurídicos que van a tener.

¿Cuáles son las actitudes de las personas en este caso?

Las personas se ponen nerviosas, su forma de vestir es distinta, las personas que intentan pasar, pasan solas, no vienen en grupos familiares.

¿Cuando una persona lleva algún tipo de medicamentos en su maleta, qué equipos o herramientas utilizan para identificar si es o no es un estupefaciente?

En el Dorado nosotros tenemos narcotest y también contamos con un laboratorio de la Policía Nacional que analiza las sustancias y que nos arroja las dudas. De si es o no es una sustancia prohibida, de ahí la enviamos al laboratorio y allá nos especifican los componentes químicos de la sustancia.

¿Es común ver casos en donde los empleados del aeropuerto participen o sean cómplices de tráfico de estupefacientes?

Sí, se han presentado casos. Esta comunidad es muy gran-

de pues participan muchas empresas; no solo es seguridad y Policía; interviene la DIAN, Migración Colombia y los catering, personas que trabajan dentro de la zona migratoria, en las tiendas que se encuentran en el muelle internacional, personal que hace el aseo. Es una comunidad muy grande, sí hemos encontrado personas comprometidas, las judicializamos normal.

¿Cuál es el entrenamiento para que los caninos puedan detectar los estupefacientes sin importar dónde se encuentren?

Tenemos una Escuela Nacional de Adiestramiento Canino que se encuentra en Facatativá, allí los entrenamos de acuerdo a la actividad que ellos vayan a cumplir, no solamente para descubrir, encontrar e identificar sustancias antinarcóticas, sino también pueden estar para el tema de minería ilegal. Ellos huelen también en tema de visas, explosivos. Ellos reciben allá una capacitación de 4 meses de acuerdo a la especialidad en los que se vayan a utilizar.

¿Cuánto es el tiempo de trabajo de un perro?

Un canino puede trabajar entre dos a tres horas y el descansa en un intervalo de una hora. Diariamente puede trabajar 6 horas.

¿En el entrenamiento para la gente de su equipo incluye alguna información sobre cómo detectar el lenguaje corporal de las personas en estos casos?

Dentro de los cursos de perfiladores nos capacitan para conocer los diferentes comportamientos que un pasajero normal, es decir, un pasajero que no in-

tenta pasar clorhidrato de cocaína o alguna otra sustancia, adopta dentro de la zona migratoria.”

¿Cuál es el comportamiento más usual?

El comportamiento más usual es tratar de buscar la familiaridad con la Fuerza Pública, es decir, ganarse la confianza del perfilador.

¿Cuántos filtros se deben pasar en el aeropuerto para detectar el porte de estupefacientes?

Son el de migración, seguridad, perfiladores, salas de abordaje, puentes de abordaje, rampas por donde se desplaza el equipaje y el de la plataforma.

¿Cuál es el proceso que siguen cuando encuentran drogas ocultas en el equipaje de un pasajero?

El proceso que nosotros seguimos es muy sencillo. Somos el primer respondiente dentro de la cadena de la judicialización, es decir, lo que yo tengo que hacer es poner a disposición de la autoridad competente la sustancia que yo encuentre; por ejemplo, si es cocaína, lo que tengo que hacer es poner el caso a disposición de la Fiscalía General de la Nación.

Haz click o escanea el código para continuar leyendo.



HAN INTENTADO
PASAR COCAÍNA U
OTRAS DROGAS QUE
ESTÁN REGULADAS O
PROHIBIDAS DENTRO DE
LA LEY COLOMBIANA.





HASTA EL

Por: Katherine Tatiana Rodríguez
Bautista
Andrea Catalina Vela Celis



El 28 de noviembre del 2016, el vuelo 2933 de la aerolínea La Mia con destino al aeropuerto Intercontinental José María Córdova de Medellín, marcó la aviación y sobre todo la vida de Yaneth Molina, quien en los minutos previos a las 9:58pm estaba detrás del transmisor tratando de minimizar una tragedia que se le salía de las manos.

FÚT BOL PAGÓ LAS

CONSECUENCIAS





Yaneth en su libro “yo también sobreviví” nos cuenta cómo le dijo a su madre que ella era la controladora aérea del chapecoense:

-Lulita, ¿Quién era el controlador que estaba esa noche? Le pregunto

-Respondió Yaneth: controladora madre

-¿cómo así Lulita, era una mujer?

- Si madre era yo”

Yaneth Molina, comunicadora social y periodista, apasionada por la aviación se vio influenciada por su hermano quien también era controlador de tránsito aéreo. Él la incentivó a pertenecer a este mundo; gracias a esto ahora cuenta con 28 años de experiencia trabajando en aero-

puertos internacionales y actualmente el José María Córdova y el Olaya Herrera en Medellín. Su carrera comenzó con una formación en el Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA), que dura aproximadamente 10 meses. En este lugar le dan las herramientas para incorporarse como controlador aéreo, “pero para llegar acá se deben pasar muchas etapas, como la formación en aeródromo, aproximación y vigilancia radar. Actualmente soy supervisora. Para esto han pasado muchos años y experiencias, que es lo que permite que el conocimiento llegue a este punto”.

La experiencia más dura que ha tenido Yaneth como controladora fue el vuelo del Chapecoense. A pesar de los años, aún le es difícil hablar sobre él. Nunca se le olvidará todo lo relacionado con el accidente, empezando por los factores que lo ocasionaron y que están plasmados en la investigación y el reporte oficial de la entidad aeronáutica. En él se expresan diferentes aspectos como causa principal: el combustible insuficiente para llegar al destino, la comunicación, la gestión de recur-

sos de la tripulación (CRM) que se enfoca en el uso óptimo de todos los recursos disponibles para la tripulación de vuelo. “En mi caso nunca había tenido una situación de esta magnitud, ni siquiera un fallo de comunicaciones, que uno puede tener en su operación normal, una alerta por alguna prioridad que hubiera requerido alguna aeronave; nunca me había sucedido”, asegura ella.

Esa noche había bastante circulación aérea y para Yaneth es difícil recordar con cuántos aviones tenía comunicación en ese momento. Los controladores aéreos cuentan con la capacidad para brindarle el servicio a muchas aeronaves al mismo tiempo, deben estar muy pendientes y tener una alerta situacional muy alta. Ese día, ella no fue informada de la condición del avión de manera clara y correcta. “Uno espera desde la parte de control aéreo que la tripulación le notifique qué está pasando a bordo; si a ti no te cuentan nada de x o y situación es difícil adivinar. La función de tránsito aéreo es trabajar en equipo de la mano con

los pilotos, cuando no se tiene una información certera no se puede brindar bien el servicio”.

Ese día Yaneth se encontraba en contacto simultáneo con varios aviones y estaba en una posición de emergencia de gran magnitud, pero esto no causó en ella un estado de estrés, por el contrario, se mantuvo con calma gracias a su preparación en situaciones de alto riesgo. Se queda pensando y recuerda: “yo recurro a mi experiencia, a mi tranquilidad y presto el servicio, pero si yo no tengo una información clara es muy difícil que yo actúe. Cuando la aeronave ya realmente notifica que tenía un inconveniente, ya era muy encima”. Sin embargo, asegura que la toma de decisiones por su parte fue buena debido a su experiencia lo que evitó cualquier otra situación.

Fernando Goytia era el primer oficial de la aeronave y cuando hizo la notificación de emergencia ya no había nada que hacer. “Ya estaba en descenso, como cuando cae una plancha. Por mi cabeza pasaron muchísimas cosas entre esas, mi hijo es piloto y yo decía:

Dios, ojalá nunca me le vaya a suceder esto y que si tiene una emergencia que haya alguien de verdad que le dé tranquilidad y lo vaya ayudando”.

Eso es lo que hoy en día Yaneth les dice a sus estudiantes, nunca se queden callados, que siempre notifiquen, que siempre cuenten que está pasando. “cuando tú vas en tu carro, te quedas sin gasolina y queda varado en alguna esquina, pero una aeronave no, el avión por el tema de la gravedad cae, eso fue lo que le sucedió a el avión”. Después de 8 años Yaneth piensa que por parte de las tripulaciones se pudo haber hecho algo diferente, como no quedarse callados, ya que el soporte de los pilotos son los controladores aéreos para que tengan un aterrizaje seguro y puedan continuar con su vuelo sin contratiempos.

Molina recuerda haber recibido diferentes amenazas porque el mundo del fútbol mueve muchas pasiones. “Nunca tuve conocimiento del origen de las amenazas”. De igual forma fue un tema que denunció y con respecto a eso puede estar tranquila, pues en los reportes de investigación de accidentes se destacó

que realizó un buen trabajo, pero por el lado de las amenazas muchos resultaron afectados. “Me decían de todo, a través de mi familia y mis amigos, me buscaban por todo lado con personas externas que residen en el mismo lugar donde vivía antes; estaban pendientes de mis movimientos”. Al ser tan peligrosas estas advertencias se acudió a las autoridades para que la ayudaran.

Al mismo tiempo se filtraron sus conversaciones con el copiloto Goytia. Según Yaneth eran comunicaciones que no se debieron difundir en los medios por protocolos de seguridad.

Haz click o escanea el código para continuar leyendo.



**MOLINA RECUERDA
HABER RECIBIDO
DIFERENTES
AMENAZAS
PORQUE EL MUNDO
DEL FÚTBOL
MUEVE MUCHAS
PASIONES.**

El 12 de abril de 1999, un suceso conmocionó a Colombia y al mundo entero: El secuestro del Ejército de Liberación Nacional (ELN) al avión Focker 50 de Avianca. Este acto terrorista marcó un capítulo oscuro en la historia de la aviación colombiana y dejó una profunda huella en las familias de las personas afectadas.

Por: María Camila Rosas Hurtado
Sebastián Zúñiga Jiménez



MEMO RIAS DEL HORROR

Fernando Buitrago



Fernando Buitrago Holguín es una de las 46 personas que iban en el vuelo AV9463 que cubría la

lantera. O sea, en total, eran seis secuestradores. Para un avión pequeño, porque era un avión de 52 pasajeros, realmente eran demasiadas armas”.

La gente comenzó a gritar, y el grupo de secuestradores les dijo: “todos con las manos en la silla de en frente, el control y las armas las tenemos nosotros”. Y luego irrumpieron en la cabina de mando, y tras amenazar a los pilotos, les dieron las coordenadas que debían seguir para aterrizar donde ellos tenían planeado. En este momento quedan apagados los equipos de comunicación del avión, como también quedan fuera de radar totalmente del aeropuerto de Bucaramanga y el de Bogotá. El avión desapareció sin saber que había pasado.

A los 20 minutos aproximadamente

ruta entre Bogotá y Bucaramanga. Es un tripulante que cumplió 35 años trabajando para Avianca este año. Estuvo un año y una semana en cautiverio en la selva ubicada entre el corregimiento de Vijagual, Bolívar, y a pesar de tan larga espera en ningún momento perdió la esperanza de algún día salir con vida de allí. Él cuenta que todo comenzó alrededor de las 10:40 de la mañana de aquel día.

¿Cómo fue el desarrollo del secuestro dentro del avión?

“Al poco tiempo de haber despegado, uno de los secuestradores se levantó de su asiento, fue impactante

un arma en la frente. Y me dijo: “quédese quieto, no haga nada, no diga nada”, y pues es algo que uno no espera que suceda, y en un avión, pues mucho menos. O sea, yo no lograba entender en ese momento qué era lo que estaba pasando. Inmediatamente una señora que estaba sentada al otro lado del pasillo se volteó a mirar hacia atrás y gritó: “No lo mate”, y al momento se levantan dos más que están en la mitad del avión, y otros dos que estaban en la parte de-



Foto: Sebastián Zúñiga



mente aterrizaron en la vereda El piñal, cercana a Simití, Bolívar.

¿Que pasó después de descender del avión?

“Nos piden a todos bajar del avión y entregar un documento de identidad en la salida. Todo el mundo hizo lo que pedían. Ellos celebraron, junto con sus demás compañeros que estaban allá esperándolos en tierra”.

Llegaron más miembros del ELN, igualmente encapuchados y armados. “Ahí nos hicieron caminar por ese terreno que era la pista. Luego nos hicieron subir a unas chalupas, y tomamos un rumbo desconocido, por un brazo del río Magdalena. De ahí nos llevaron hasta otro paraje”. Fueron embarcados en grandes camionetas, nuevas y sin placas; comenzaron un largo recorrido por la selva en pleno sol a medio día, hasta llegar a otra población llamada “vallecitos”. Allí se les forzó a ingresar a una escuela, donde pasarían la primera noche. Y fue hasta ese momento que fueron informados de que se trataba de un secuestro político, con el fin de que el gobierno entrara en conversación con ellos.

¿Cómo fue el cautiverio al inicio?

“Las primeras semanas fueron muy difíciles, porque era la etapa de la aceptación de lo que estábamos viviendo, acostumbrarnos a esa nueva realidad, adaptarnos a las circunstancias, al terreno, al clima, y al trato que nos daban. Fue muy complejo asumir dónde estábamos, aprender a vivir en ese entorno. La selva es absolutamente difícil por muchos motivos, porque hay muchos peligros de diferentes clases. A eso le sumamos que inicialmente caminábamos horas enteras, porque ellos querían alejarnos, por supuesto, cada vez nos iban internando más y más en zonas

selváticas, donde no nos fueran a encontrar. Entonces en esas circunstancias de clima, de alimentación, de sueño, sin la vestimenta apropiada, es muy, muy complejo. El ELN no los dotaba de absolutamente nada.”

Los rehenes se dividieron en subgrupos de 8 personas y se instalaron en diferentes partes del campamento donde vivirían, en medio de la inmensa selva. Por cada dos personas se les asignaba un radio y podían escuchar las noticias y mensajes que les enviaban sus familias.

¿Cómo fue el grupo en el que quedó usted?

- “Quedé con mis compañeros de tripulación, no volvimos a saber del resto de grupos, recuerdo que escribíamos para nuestras familias, respondíamos a los mensajes que escuchábamos en la radio, y día a día les contábamos lo que vivíamos. El

primer mensaje que escuché fue de mi mamá, decía: “Mi querido hijo, te amo y te recuerdo mucho”, ese mensaje me estremeció el alma”. Nos dijeron que, con la Cruz Roja, les harían llegar los mensajes, pero esto no ocurrió. Pasaron 10 meses hasta que ellos supieran por primera vez algo de nosotros, no habían recibido ninguna prueba de supervivencia hasta entonces”.

Haz click o escanea el código para continuar leyendo.



DESPEGA
CON CONFIANZA
Y ABROCHA
TÚ SEXUALIDAD

UN MEDIO PARA JOVENES



CONEXIÓN
Externado

3

LLEVA TU TRABAJO
A OTRO NIVEL

<https://conexion.uexternado.edu.co>



Universidad
Externado
de Colombia

FACULTAD DE COMUNICACIÓN
SOCIAL-PERIODISMO

VISUALIZACIÓN



SOCIEDAD
INTERAMERICANA
DE PRENSA