

A propósito de la celebración de los cien años de la aviación, el general Fabio Zapata Vargas, quien fuera comandante de la FAC entre 1996 y 1998, hace un recorrido histórico por las tres escuelas que marcaron el rumbo de la aviación en el país.



Aviación



El año 2003 marca los primeros cien años desde cuando el hombre se remontó al espacio y controló el vuelo de un elemento más pesado que el aire. Este fenómeno sucedió en Kitty Hawk el 17 de diciembre de 1903, y tuvo como protagonistas a dos hermanos llamados Orville y Wilbur. En realidad estos dos hermanos de apellido Wright recogieron y analizaron las múltiples experiencias ocurridas antes de su éxito, y fueron armando algunos prototipos que finalmente los llevaron al trascendental suceso de lograr elevarse en uno de ellos y controlar su desplazamiento en el espacio.

A partir de allí se inició una progresiva revolución tecnológica que aún no termina y, por el contrario, se amplía en el espacio infinito y misterioso que nos rodea. Los cien años transcurridos representan un mínimo lapso en la historia de la humanidad, pues



Militar

en Colombia

Por General Fabio Zapata Vargas
Ex comandante Fuerza Aérea Colombiana

parece como si hubiese sido ayer cuando el hombre logró remontar los aires; sin embargo, los volúmenes de ciencia y tecnología recopilados durante los cien años transcurridos sí representan un constante empeño y un inmenso compromiso que seguirá creciendo en el tiempo y en la distancia.

Los colombianos no hemos estado alejados de los desafíos surgidos con la iniciación de la tecnología aeronáutica. Por el contrario, nuestra temprana participación en esta maravillosa tecnología ha permitido la comunicación acelerada entre las diferentes regiones de nuestro país. Dentro del concierto internacional, Colombia comenzó a disfrutar muy rápidamente de los beneficios sociales, culturales y económicos que brindaba el transporte aéreo.

El crecimiento aeronáutico fue casi paralelo en el sector civil y en el militar, pero las escuelas de aviación estuvieron inicialmente a cargo del gobierno, que las asignó al Ministerio de Guerra para su administración y control. Para este artículo, me he permitido realizar un recorrido por nuestras escuelas de entrenamiento de vuelo, que inicia en Flandes, considerada la cuna de nuestra aviación, y culmina en la Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez, en Cali, donde actualmente se forman los oficiales de la Fuerza Aérea.





Flandes

La primera escuela fue dependiente de la sección de aviación que recientemente había creado el Ministerio de Guerra. Tuvo como sede la zona de Camalá, en el municipio de Flandes, situado en los límites entre Cundinamarca y Tolima, y se fundó el 19 de julio de 1921. La dirección de la escuela de Flandes estuvo a cargo de una misión francesa, y el material de vuelo lo componían tres aviones G-3 de entrenamiento, cuatro bimotores Caudron G-4 de bombardeo y cuatro aviones monoplazas Newport de caza.

El 20 de julio de 1921, dos Caudron G-3 adornaron por primera vez desde el aire la parada militar presentada ante el gobierno del presidente Marco Fidel Suárez. El relevo del titular en el Ministerio de Guerra, y el apoyo

asumiría la dirección de los más importantes centros de capacitación del ejército colombiano. Dentro de esta comisión, el teniente Henry Pillichody, piloto desde 1915, con más de 5.800 vuelos sin accidentes graves, sería el encargado de dirigir la nueva escuela de aviación.

El vuelo de prueba del primer avión de entrenamiento tipo Wild, bautizado con el número 11, se realizó el 24 de febrero de 1925, y a continuación se iniciaron los vuelos de instrucción para el primer curso de vuelo, compuesto por el capitán Delfín Torres Durán, los tenientes Eduardo Gómez Posada, Buenaventura Caicedo y Carlos A. Vergara Puerto, y los subtenientes Guillermo Cote, Francisco Santos y Ernesto Gutiérrez.

El presidente Ospina estableció en el mismo año la prima de riesgo para los pilotos, la cual ha subsistido a través del



Caudrón G-3

14 **14**
económico cada vez menor para la reciente escuela de aviación, originó la decisión irreversible de cerrarla mediante el Decreto 580 del 28 de abril de 1922. Ni siquiera un año había transcurrido desde su inauguración.

Madrid

Gracias a las influencias de algunos pioneros colombianos que emergieron por sus propios medios y riesgos, entre los que sobresale Camilo Daza, el presidente de la república, general Pedro Nel Ospina, accedió en noviembre de 1924 a reabrir la Escuela Militar de Aviación, en Madrid, municipio cercano a Bogotá. Para ello, firmó un convenio con el gobierno de Suiza mediante el cual una misión de ese país, constituida por oficiales de las más altas calificaciones,

tiempo y caracteriza a casi todas las Fuerzas Aéreas del mundo. Posteriormente se adquirieron otras tres aeronaves tipo Wild, que se incorporaron a la escuela en enero de 1927. Para la celebración del 7 de agosto del mismo año, por primera vez voló en la capital colombiana una escuadrilla sin participación de pilotos extranjeros. El honor correspondió a Eduardo Gómez Posada, como líder, y Camilo Daza y Heriberto Gil como sus alas.

El año 1928 fue de una trascendencia especial para la escuela, porque con muy pocos días de diferencia, recibió la visita de los franceses Costes y Le Brix, y poco después la de Charles Lindbergh. Los franceses habían realizado una atrevida correría aérea a bordo de un Breguet 19, con el que atravesaron el Atlántico sur, y de Brasil volaron hacia

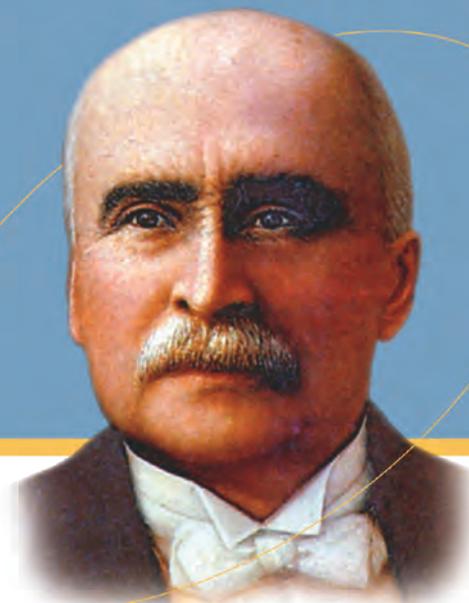
Nueva York y San Francisco. Luego embarcaron el avión hacia Tokio y reiniciaron el vuelo hasta su lugar de partida, sin atravesar el Pacífico. Este episodio fue la inmediata respuesta a Lindbergh para cruzar el Atlántico. El 27 de enero de 1928, cinco días después de que los pilotos franceses aterrizaron en Madrid, lo hacía el Espíritu de San Luis, el mismo avión en que Lindbergh realizó su histórico vuelo y que habría de ser uno de los mas gloriosos de todos los tiempos.

En julio de 1928 renunció el mayor Henry Pillichody, oficial suizo, quien había dirigido la escuela desde cuando inició sus actividades en Madrid. Pillichody dejó enseñanzas muy importantes para la escuela y la Fuerza Aérea, introdujo bases esenciales para la instrucción de vuelo y permanentemente fue ejemplo de dignidad y perseverancia. La escuela sufrió un cierre temporal a



Cadetes junto a un Caudrón

La escuela de Madrid tuvo constantes altibajos, unos ocasionados por el factor económico y otros como consecuencia de la ignorancia de sus altos mandos. Por tratarse de una modalidad muy nueva para el arte militar, no faltaban las improvisaciones.



Marco Fidel Suárez

finales de 1928, pero a comienzos de 1929 surgió de nuevo gracias a una variación administrativa en el Ministerio de Guerra mediante la cual se creó la sección de Aviación Militar y la de Aviación Civil.

La escuela de Madrid tuvo constantes altibajos, unos ocasionados por el factor económico y otros como consecuencia de la ignorancia de sus altos mandos. Por tratarse de una modalidad muy nueva para el arte militar, no faltaban las improvisaciones, que luego se traducían en retardos para la instrucción de los alumnos y en el incumplimiento de los programas operativos. Durante su permanencia en Madrid, el gobierno del presidente Abadía contrató en abril de 1930 los servicios de una misión francesa para que se encargara de la instrucción



Alumnos en la Escuela de Flandes, 1921



de vuelo. Esta vez los franceses tuvieron varios inconvenientes conceptuales con el personal colombiano, lo que originó el término de su contrato en octubre de 1931.

De la escuela de Madrid surgieron los principales pioneros de nuestra aviación civil y militar, aquellos héroes que desafiaron la geografía colombiana y vincularon el sur con el norte y el oriente con el occidente.

El primero de septiembre de 1932, Colombia se vio en la necesidad de acudir a los aviones para defender la integridad de su territorio, quebrantada en el trapezio amazónico cuando el gobierno del Perú ocupó con fines expansionistas la población de Leticia. En esa lamentable oportunidad, la aviación representó uno de los recursos más importantes del gobierno para recuperar el territorio invadido y restaurar la soberanía en la alejada región colombiana.



16

La experiencia del sur también sirvió para que el gobierno les otorgara a los aviones la importancia que merecen. Se podría pensar que a partir de 1932 comenzó en realidad el crecimiento y el desarrollo de la aviación militar. El presidente Olaya Herrera, quien debió asumir la responsabilidad de conservar la integridad territorial nacional, se convirtió en apoyo fundamental para la adquisición del material de guerra aéreo necesario para atender la situación creada por el vecino país, y además intervino directamente para la construcción de dos de nuestras más importantes bases aéreas: la Escuela Militar de Aviación *Marco Fidel Suárez*, en Cali, y Palanquero, en Puerto Salgar.

Escuela Militar de Aviación *Marco Fidel Suárez*

La experiencia peruana le demostró al primer mandatario de Colombia cuánta razón existía para desarrollar concentraciones militares del arma aérea con sus respectivos aeródromos, en el centro, el sur y el occidente de la nación. Para su interesante proyecto, el primer mandatario solicitó la asesoría de un piloto alemán al servicio de Scadta, quien había realizado sobresalientes misiones de combate durante el reciente conflicto peruano. Herbert Boy atendió solícito el requerimiento del gobierno y, utilizando todos los medios terrestres disponibles, se dispuso a cumplir su importante tarea. Boy visitó palmo a palmo toda la región nariñense, incluso el litoral pacífico de Tumaco, con el fin de proponer la creación de una base aérea en el occidente del territorio nacional. Luego, por mar, llegó hasta Buenaventura, y a lomo de



Escuela de Aviación de Madrid, 1930

mula se dirigió hasta la capital del Valle del Cauca. La selección no fue difícil, y finalmente el Ministerio de Guerra adquirió para la escuela los terrenos de la hacienda El Guabito, de propiedad de don Abraham Domínguez, al norte de Cali.

El ministerio también ordenó que se trasladara rápidamente todo el material de vuelo y de tierra de la escuela de Madrid. El 21 de septiembre de 1933 se protocolizó como la fecha de iniciación de trabajos para las nuevas instalaciones de la escuela. A comienzos de 1934 se inició el montaje del hangar No.1, o Barranquillero, como se le



Oficiales en la Escuela Militar de Aviación

llamó. Posteriormente se iniciaron las construcciones de las oficinas, alojamientos, casinos, dormitorios de tropa, casetas de guardia y otras dependencias menores. En El Guabito se concentró todo el material de vuelo que había adquirido Colombia para atender la emergencia con el Perú. De esta manera, la escuela contaba con aeronaves tipo Fledgling, Curtiss Trainer, Osprey, Falcon, Hawk, Junker 52 y bimotores Cóndor, aeronaves para instrucción, observación, combate y transporte. El primer director de la escuela fue el capitán Luis F. Gómez Niño.

En 1935, una nueva misión extranjera participó en la evolución de nuestra aviación militar, que ya se consideraba en su mayoría de



PT-17 Stearman

edad. La misión aérea estadounidense estaba dirigida por el capitán John L. Truck, quien llegó a Cali con cuatro tenientes más. Esta se considera una experiencia decisiva para los pilotos colombianos. El itinerario de la aviación militar iniciado en Flandes en 1921 con los frágiles aviones franceses llegaba admirablemente a El Guabito, donde monitores norteamericanos se encargarían de ampliar los conocimientos y la habilidad de nuestros aviadores.



Comandante Chateauvieux y alumnos Ernesto Esguerra, Enrique Santamaría, Arturo Lema, Luis F. Gómez Niño, Delfín Torres Durán y Andrés M. Díaz.

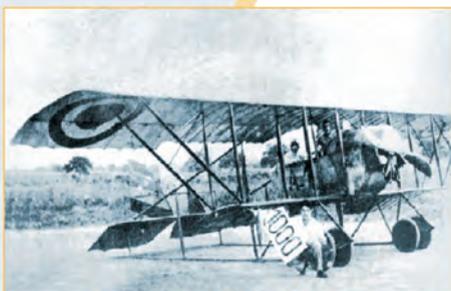
En 1939 se envió el primer grupo de oficiales colombianos a los Estados Unidos, para adelantar cursos avanzados de aeronáutica. Este grupo estuvo integrado por los tenientes Rafael Valdés, Alberto Pauwels, Jesús García y Carlos Uribe. El material de la escuela fue renovado rápidamente, y llegaron en vuelo de la Base de Kelly los AT-6, para reemplazar los viejos y nobles Falcon, Curtiss Trainer, Fledgling y Osprey.



Planta de instructores de la Escuela y personal directivo



Fundadores de la FAC



Mil horas del Caudrón



Avión Wild

Casi simultáneamente, el gobierno adquirió los PT-11, BT-15, Stearman PT-17, PT-19, Vultee y, posteriormente, los Mentor T-34, para entrenamiento primario y básico.

Estas adquisiciones significaron un gran salto en la aviación militar colombiana. La Segunda Guerra Mundial confirmó rotundamente las premoniciones de la época de los hermanos Wright, cuando políticos y militares le asignaron a la aviación una importancia sin límites como recurso militar para defender las democracias y las soberanías. La misión militar de los Estados Unidos continúa vigente en Colombia bajo nuevos esquemas de cooperación.

A partir de 1960, el currículum de la escuela tuvo una drástica variante de mucha trascendencia. Sus programas de instrucción y preparación de oficiales y suboficiales se adaptaron a nuevos conceptos que debían satisfacer las expectativas de nuevas responsabilidades. Los nuevos planes de formación incorporaron cinco semestres de ingeniería para los cadetes, previos a su entrenamiento de vuelo. Las directivas de instrucción se extendieron a las matemáticas, materias socioeconómicas y administración, además de la formación ética del cadete, con el objeto de aumentar su panorama intelectual y social. Se logró, finalmente, un perfecto equilibrio entre la formación militar, la instrucción académica y la de vuelo. La escuela también tuvo a su cargo la formación y capacitación de las clases técnicas y las escuelas de paracaidismo. Se podría afirmar que por El Guabito ha pasado la historia humana de la Fuerza Aérea.

A la fecha actual, los programas académicos han variado de acuerdo con las necesidades de la institución. Hoy, la Escuela Militar de Aviación posee laboratorios de muy alta tecnología dirigidos por prestantes intelectuales de las universidades de Cali. En años recientes se han construido modernos edificios que alojan los cadetes masculinos y femeninos, pues a partir de 1997 se inició la incorporación de mujeres para adelantar el curso de oficiales de escuela. Se construyeron, además, confortables casinos para el esparcimiento del personal y escenarios deportivos para las competencias anuales.

La Escuela Marco Fidel Suárez representa para cada oficial de la Fuerza Aérea mucho más que los sentimientos allí guardados desde su ingreso como cadete. Su historia inspira el espíritu y fortalece la voluntad para cumplir los complejos compromisos institucionales.

La importancia de la Fuerza Aérea y la confianza de los colombianos en los aviadores militares fue magistralmente resumida por el señor presidente de Colombia, Alvaro Uribe Vélez, durante la celebración del octo-

gésimo noveno aniversario de la FAC, cuando expresó: "Al unirnos con alborozo a este nuevo cumpleaños, tengan por seguridad de que cada vez que una aeronave conducida por ustedes cruza el espacio aéreo, el azul de nuestro cielo se torna más intenso, el corazón de cada ciudadano se inflama de orgullo patrio, y cada honrado trabajador siente la certeza de que su brazo laborioso está protegido desde las alturas. Por Colombia, que la Fuerza Aérea todos los días nos dé partes de victoria".



Camilo Daza

La Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez representa para cada oficial de la Fuerza Aérea mucho más que los sentimientos allí guardados desde su ingreso como cadete. Su historia inspira el espíritu y fortalece la voluntad para cumplir los complejos compromisos institucionales.



Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez