

ramiento de los primeros pilotos militares.

Para el 20 de julio de 1921 se efectuaba la primera revista aérea en el tradicional desfile militar.

El funcionamiento de la Escuela Militar no era para la época color de rosa; se presentaban numerosas fallas en los procedimientos administrativos, las partidas presupuestales eran insuficientes, la Escuela se sostenía más por la fe y la esperanza de sus oficiales, suboficiales, cadetes y civiles.

Para el año 1922 el Dr. Jorge Roa es remplazado por el Dr. Aristóbulo Archila, quien no tenía mucho que ver con aviación militar, y quien seguramente estaría receptivo a los comentarios desfavorables que en Bogotá se hacían y eran adversos para la existencia de la Escuela, la cual se consideraba como una carga onerosa para el Estado.

Se habían presentado problemas en la instrucción, pues la barrera idiomática no se había franqueado; la comunicación entre alumnos e instructores era deficiente, lo que determinaba una enseñanza reducida en el aspecto teórico y limitaba únicamente a la práctica elemental, exenta de recursos técnicos.

El contrato entre el Gobierno y la misión francesa fue cancelado. El Gobierno Nacional, mediante el Decreto 580 del 28 de abril de 1922 suspendió el funcionamiento de la Escuela de Flandres. Los alumnos regresaron al Ejército, el personal civil fue licenciado.

1.1.2. Nueva etapa en la Aviación Militar.

Solamente hasta el año 1924, durante el Gobierno del General Pedro Nel Ospina, se reabre la Escuela Mi-

litar de Aviación; en esta oportunidad se establece en los terrenos asignados en la población de Madrid, municipio cercano a la ciudad de Bogotá. Se contrata una misión militar suiza, compuesta por oficiales de las más altas calificaciones, según lo decían sus respectivas hojas de vida. En la inspección de los terrenos de la nueva escuela el Teniente piloto Pillichody, hace algunas objeciones sobre la topografía, en relación a su ubicación y tamaño; con los recursos con que se cuenta para la época, se hacen las adecuaciones del caso, se incorpora un avión Wild de excelentes resultados en la instrucción de pilotos militares en Suiza, quedando todo listo para iniciar una nueva etapa en la aviación militar colombiana.

1.2. Consolidación de la Fuerza Aérea Colombiana.

En noviembre de 1924, mediante el Decreto No.1756, el Presidente Ospina determina la reapertura de la Escuela Militar de Aviación, se definen las normas generales que determinan su organización en el aspecto directivo y docente. Mediante el Decreto 1990 se establecen los requisitos de admisión, derechos de los alumnos, normas administrativas, obligaciones de las autoridades civiles para con los pilotos y aviones (4).

El primer vuelo se efectuó el 24 de febrero de 1925, y a continuación le siguieron cientos de vuelos de instrucción. Se volaba con entusiasmo; la disposición de instructores y alumnos tuvo su gratificación; mediante Decreto Presidencial se dispuso el pago de una prima de riesgo de \$50.00 pesos mensuales para el personal de pilotos.

(4) *Ibid.*, p.55

Las características excepcionales del avión Wild, motivó la compra de otros tres por un valor de \$46.800.00 pesos, además de la justificación existente, pues para agosto se habían realizado 439 vuelos, de los cuales 339 habían sido de doble comando.

Desafortunadamente la situación económica no era buena; se carecía de fondos y los créditos externos se hallaban suspendidos. Nuevamente el funcionamiento administrativo no era el mejor, había ausencia de planificación estatal, existía dualidad de funciones y anarquía en los altos y medianos mandos, su director en algún momento expresó en un informe la serie de fallas que aquejaban la Escuela desde el punto de vista administrativo y de infraestructura.

Sólo hasta el año 1926, aparecen acontecimientos halagadores para la Fuerza, se consigue enviar a la Argentina a la Escuela El Palomar a dos brillantes oficiales, con el fin de adelantar curso de pilotaje. A mediados de 1927, se reciben los tres ansiados aviones Wild, con una novedad pues el motor recomendado ha sido cambiado por sugerencia del Ministro Plenipotenciario de Colombia en Suiza, aceptado por el Ministro de Guerra, sin efectuar las averiguaciones pertinentes sobre su conveniencia.

Lo anterior trajo como consecuencia, la necesidad de cambiar los sistemas de mantenimiento, lo que demandó mayor tiempo, nuevas erogaciones y una buena dosis de paciencia.

El primer accidente serio, hizo necesario que el Gobierno no descuidara, como hasta entonces, los oportunos pedidos de equipo de vuelo y repuestos.

Para el 7 de agosto de 1927, el aniversario de la Batalla de Boyacá se

celebra en Bogotá, de una manera muy especial. Por primera vez vuela sobre esta capital una formación en la cual no participan pilotos extranjeros, incluso exenta de instructores de la Escuela.

Para el 15 de septiembre del mismo año, la Escuela fue escenario de la graduación de la primera promoción de pilotos militares, y para el 15 de abril de 1928 en ceremonia tan emotiva como la primera, se graduaba la segunda promoción.

Este año trajo un honroso acontecimiento para la FAC; la visita de Charles Lindbergh, quien prefirió venir a la Escuela Militar de Aviación, rechazando otras invitaciones de distintos países del hemisferio (5).

En julio de ese año, ocurrió otro suceso que cambió la rutina, el vencimiento del contrato y retiro del ya mayor Pillichody. El comandante suizo dejó pautas de enorme importancia para los fines de la aviación militar, sus críticas constructivas sirvieron de base para los posteriores progresos en el campo de la aviación, además de invaluable lecciones de dignidad y sabiduría profesional.

El 28 de diciembre del mismo año, el Ministerio de Guerra expidió una Resolución, en la que se determina que el material de la Escuela Militar de Aviación debe ser sometido a una seria revisión y reparación, en tal virtud se declara un receso en las actividades docentes a partir del último día de diciembre de 1928.

A principios de 1929 se creó la Dirección General de Aviación, con dos secciones; una, la de Aviación Militar y otra de la Aviación Civil. La suspensión de tareas, tan solo duró mes y medio.

(5) *Ibid.* págs. 67-69.

En esta nueva era de la Escuela Militar de Aviación, es importante resaltar la presencia por primera vez de monitores colombianos; aquellos oficiales que habían estado capacitándose en el exterior se incorporaron, proporcionando saludables sugerencias que se tradujeron en hechos positivos.

Debido a la carencia de equipo, se redujeron notablemente los vuelos, mas no así la instrucción militar y las clases académicas.

Para este año, se efectúa la primera operación táctica por parte de la Fuerza Aérea, al apoyar con dos aviones de guerra la maniobra de campaña realizada por la Escuela Militar de Cadetes.

El 11 de abril de 1930 la Dirección de la Escuela es asumida por el Teniente Coronel Pierre Chateauvieux, integrante de la segunda misión francesa contratada por el Gobierno del Presidente Abadía Méndez.

2. EL CONFLICTO CON EL PERU Y SUS CONSECUENCIAS.

2.1. Colombia en el conflicto Internacional.

Para mediados de 1930, todos los países del mundo se vieron sumidos en la peor crisis económica. Colombia y su dependencia del dólar, sintió el colapso universal. El Gobierno no vaciló en decretar la emergencia. Las Fuerzas Militares, debido a sus elevados presupuestos fueron blanco de la austeridad en el gasto público.

Se suprimieron las primas de riesgos para los pilotos, al igual que las comisiones de estudio en el exterior. En este estado de cosas, la aviación militar se limitó a vuelos en escuadillas para conmemorar hechos históricos; incrementándose los raids, ejer-

cicios patrióticos de enorme contenido, pues con ellos se buscaba integrar al país.

Es importante relievár un hecho característico de esta época, que antecedió a la guerra con el Perú; el primer vuelo nocturno realizado el 12 de enero de 1931. La iluminación de la pista de Madrid, se efectuó mediante reflectores improvisados y con las farolas de un centenar de automóviles. La duración del vuelo fue de una hora y quince minutos.

Así como ocurrían eventos que demandaban mucha actividad en la Escuela, existían momentos de absoluta pasividad; los altibajos se sucedían uno tras otro. No existía la más mínima sospecha, ni siquiera por corazonada, que Colombia se comprometiera en un conflicto internacional.

Comprobando lo anterior, el Ministerio de Guerra suspendió los vuelos; los suministros de repuestos, material y aviones, fueron cancelados.

El primero de septiembre de 1932, las tropas peruanas invaden la población de Leticia, convirtiéndose este hecho en la causa inmediata de la guerra entre Colombia y Perú.

Para este instante, aunque ya se habían reanudado los vuelos de instrucción, nuestra dotación se limitaba a ocho (8) aviones Wild, lentos y anticuados para ser utilizados en el combate, aunque de maravillosas características para el entrenamiento. Además tenían sus motores, numerosas horas de vida.

En cuanto a los pilotos, con las numerosas interrupciones y dificultades, la formación cuyo aprendizaje una vez iniciado no debe interrumpirse, se convirtió en una tarea casi imposible de ejecutar.

Fue así como el Presidente Olaya Herrera, solicitó la presencia de un

joven piloto de la Compañía de Aviación Scadta, Herbert Boy.

En un análisis profundo de la situación y ante un mapa de Colombia, se comprobó la escasez de vías de comunicación con el sur; se hacía extraordinariamente difícil el transporte de tropas y material de guerra, concluyéndose de manera categórica que el avión era el único vehículo capaz de conectar el interior con las guarniciones militares del Caquetá y Putumayo. Se hizo necesario acudir a la aviación civil, que para la época era una de las más desarrolladas de América del Sur.

Con el brillante grupo de aviadores disponibles, se emprendió la tarea de adiestrarlos en el manejo de hidroaviones, botes volantes y otras máquinas de que disponía Scadta.

La compañía asumió su tarea con mucha responsabilidad; de un lado tenía que continuar atendiendo sus itinerarios y por otra prescindir de tres hidroaviones, de un bote volante, de algunos pilotos y mecánicos (6), ensamblar los nuevos aviones que el gobierno estaba por adquirir, reparar el material descompuesto, y construir la Base de Palanquero.

Una vez separado de la compañía y dado de alta a órdenes del Gobierno Nacional, el Coronel Herbert Boy, sugirió la compra de aviones de caza.

Por conducto de Germán Olano, cónsul general de Colombia en Nueva York se consiguió la compra de algunos aviones Curtiss-Hauk, los cuales fueron armados en los talleres de Scadta en Barranquilla y enviados posteriormente al sur.

Mientras esto ocurría el Coronel Boy se trasladó a Flandes, en donde

se transformaron en aviones de guerra los tres Junkers de Scadta, mediante la colocación de unas viejas ametralladoras francesas contemporáneas de la Guerra Europea. En el piso del fuselaje se abrieron troneras para el lanzamiento de bombas y viejas granadas de artillería. Así se inició la campaña del sur.

De este conflicto, se deduce un progreso evidente de la aviación militar; se consiguió modernizar y aumentar el equipo de vuelo, algo parecido ocurrió con los pilotos, quienes adquirieron experiencia, pericia y nivelaron sus conocimientos para esta época. Se desarrollaron diferentes tipos de operaciones aéreas desconocidas, que se convirtieron en doctrina para la actual Fuerza Aérea; operaciones de combate, transporte y reconocimiento.

Se construyó la Base de Palanquero, Unidad que actualmente es la más importante de la FAC y el hogar de los pilotos de combate.

Por último, sin la aviación, Colombia en este conflicto habría demorado por lo menos una generación en tomar conciencia de esta zona en conflicto.

3. LA AVIACION MILITAR INTEGRA A COLOMBIA

El aporte brindado por la compañía Scadta, y por el Coronel Herbert Boy durante el conflicto contra el Perú, no se limitó solamente a apoyar las actividades militares. El desarrollo de esta famosa empresa comercial, sirvió de base para que el Gobierno determinara la necesidad de unir a Bogotá con el sur y el occidente del país. El avión era la única esperanza sensata y factible.

3.1. Creación de Bases Aéreas.

El jefe de Estado, consideró impor-

(6) BOY, Herbert. "Historia con alas". Madrid, 1955

tante y vital, el dar a la aviación militar un impulso para sacarla de sus crónicas crisis financieras y de organización.

Consideró de fundamental importancia, fundar concentraciones militares a lo largo y ancho de la geografía nacional.

Para tal misión se comisionó al Coronel Herbert Boy para que determinara lugares estratégicos para la creación de bases aéreas.

Para el término del conflicto con el Perú, se tenía la Base de Palanquero y Puerto Boy, más tarde trasladado a la primera —hoy Tres Esquinas— cumplía su objetivo en el sur.

Se trata de ubicar una base en el occidente, de acuerdo con las necesidades del momento. Por sugerencia del Coronel Boy, el Ministerio de Guerra, adquirió los terrenos de la hacienda del Guabito de don Abraham Domínguez, siendo el origen de la Escuela Militar de Aviación Marco Fidel Suárez.

Las condiciones naturales ideales del lugar, hicieron que el Ministro de Guerra dispusiera el traslado a Cali de todo el equipo de vuelo y tierra de la Escuela de Madrid. El Gobierno llamó al servicio en calidad de montadores a varios pilotos y técnicos alemanes que habían combatido en el sur. El Subteniente Germán Olano, director de aviación, dio impulso decisivo al difícil arranque de la Escuela. La dotación inicial de ésta, quedó compuesta por aeronaves de instrucción, entrenamiento, observación, combate y transporte, en su orden aviones Feeding, Curtiss, Trainer, Osprey, Falcon, Hawk, Junker y bimotores Cóndor. Su primer comandante fue el Capitán Luis F. Gómez Niño.

En la Costa Atlántica existía para la época, aeródromo de Scadta, tanto

en Barranquilla como en Cartagena, así mismo existían potreros adecuados como campos de aterrizaje en Medellín, Cúcuta, Popayán y distintas regiones de Cundinamarca y Boyacá. Además se había seleccionado la zona de la costa en Buenaventura, donde debería funcionar la base para aviones en flotadores.

La base aérea de Apiay nace como un principio base, de la filosofía de la Fuerza Aérea Colombiana, de vincular los Llanos Orientales a la economía del país, pero más aún como un principio de seguridad nacional.

En un principio se ubicó sobre el río Guaviare, denominándose "base aérea San José del Guaviare"; más tarde fue trasladada a las inmediaciones de Villavicencio, donde Scadta hacía una escala técnica, siendo su constitución más como punto de reabastecimiento de los vuelos que se dirigían al sur. (7).

3.2. Impulso a la Fuerza Aérea.

Para el año de 1940, estaba en vigencia en América, la política del buen vecino, proclamada por el Presidente Roosevelt, como un plan catalizador proporcionó a la FAC, el mayor impulso recibido en su historia.

Fueron numerosos los cursos que se recibieron en los Estados Unidos para pilotos y mecánicos, así como las visitas de misiones norteamericanas, quienes dejaron suficientes y actualizadas ayudas de instrucción.

Se adquieren para esta época, aviones PT-11, BT-15, PT-17, PT-19 para entrenamiento primario y básico y AT-6 para entrenamiento avanzado.

Los aviones Hawk fueron remplazados por aviones F-47, los cuales para

(7) ECHAVARRIA, Op. Cit., p. 332.

la época, eran considerados como los aviones más avanzados.

Con la llegada de los B-25, avión que había adquirido enorme prestigio durante la Segunda Guerra Mundial se creó el primer Escuadrón de Bombarderos; más tarde, fueron reemplazados por los B-26 que prestaron un eficaz servicio en los siguientes años.

El 15 de julio de 1942, el Presidente Eduardo Santos, mediante el Decreto No. 1680 otorgó a la Fuerza Aérea su autonomía institucional, constituyéndose en una de las ramas de las Fuerzas Militares, bajo la denominación de FAN (Fuerza Aérea Nacional), denominación que más tarde se cambiaría por la actual.

4. LA ERA DEL JET

El año 1954 es memorable en la Fuerza Aérea; se inicia en Colombia la era del Jet, sólo tendría comparación, cuando siete años más tarde Avianca adquiere para sus rutas internacionales el célebre Boeing 720.

La novedad tecnológica del momento arriba también a Colombia. Se trata del T-33 considerado por muchos como el avión ideal para entrenamiento.

Personal de la Fuerza Aérea se había desplazado a Estados Unidos y Panamá a capacitarse en pilotaje y mantenimiento así que los aviones fueron traídos en vuelo por tripulaciones colombianas.

Llegan también al país, aviones T-34 para instrucción, los cuales son destinados a la Escuela Militar de Aviación. Se importan del Canadá los famosos F-86, que posteriormente presentan problemas por su difícil mantenimiento; sin embargo, suplen una necesidad de avanzada de los pilotos, quienes gracias a las caracte-

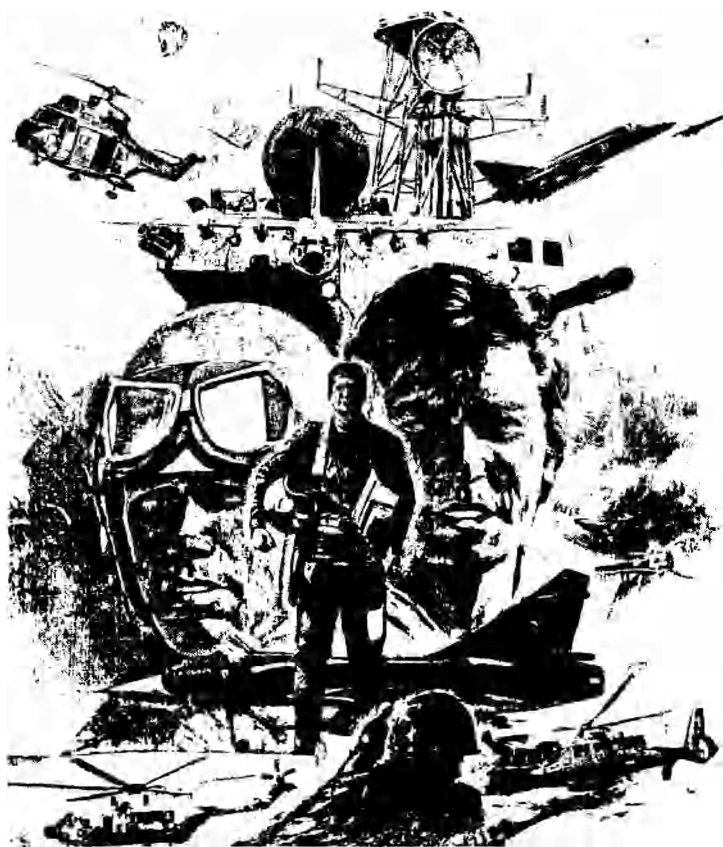
rísticas del avión adquieren una nueva dimensión como pilotos de caza. Poco después son adquiridos los F-80 y los F-86, los que permanecen en servicio hasta 1965, cuando expertos colombianos y estadounidenses determinan la preferencia de mantener tan solo un buen escuadrón de T-33. La gratitud de la nación será siempre grande con los F-80 y F-86 pues su rendimiento apreciable, contribuyó a ser factor decisivo en operaciones aerotácticas en apoyo a las fuerzas de superficie en las tareas tendientes al restablecimiento del orden público, en épocas difíciles para el país.

El T-33 resultaba un avión algo difícil para el brusco cambio que presentaban los pilotos al graduarse en Cali como pilotos en aviones T-34 y T-41; por factores de velocidad, vuelo por instrumentos y tiempo de reacción.

Experiencia y juiciosos estudios, llevaron a la conclusión de la necesidad de establecer un avión intermedio que sirviera de transición entre la hélice y el Jet; fue así como se adquirieron diez T-37 experimentados en los Estados Unidos desde 1957.

Para el año 1968 el poder aéreo de la nación había llegado al límite inferior. El Gobierno había devuelto a los Estados Unidos, los aviones F-80, retirados del inventario los F-86 y suspendidos definitivamente los últimos Bombarderos B-26, creando un panorama crítico en lo que respecta a nuestro poder ofensivo y defensivo en el aire.

La FAC ordena constituir un comité que inició tareas en diciembre de 1969 con el fin de efectuar una investigación que permitiera encontrar los sistemas que reunieran las mejores condiciones para la Fuerza. Varias misiones de expertos viajaron al exterior



para comprobar sobre el terreno la información teórica, y recomendar la adquisición del equipo más adecuado.

El Gobierno y el Consejo Superior de la Defensa Nacional acogieron con

entusiasmo las recomendaciones del comité de estudio y es así como durante el Gobierno del Presidente Misael Pastrana Borrero, se adquieren los aviones M-5 de fabricación francesa.

BIBLIOGRAFIA

BOY, Herbert. Historia con alas. Madrid, 1955.

ECHAVARRIA Barrientos, Raúl. Fuerza Aérea Colombiana.

Epopéya y grandeza. Bogotá, 1974.

FORERO Racines, Oscar. Alas Militares de Colombia.

Editorial Andes, Bogotá, 1981.

Revista Aeronáutica. Nos. 165, 170, 174, 176, 178.

Revista Alas Internacional. No. 004. Mayo-junio. Bogotá, 1983.