

SINTESIS HISTORICA DEL NACIMIENTO DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA



Teniente Coronel Iri
JOSE MANUEL VILLALOBOS B.

La aplicación en la Primera Guerra Mundial (1914 - 1918) de la aviación como arma novísima y las hazañas cumplidas durante la contienda por aquellos "ases" de Alemania, de Francia, Inglaterra y los Estados Unidos, hazañas que adquirieron conocimiento mundial con caracteres, muchas veces, de inverosimilitud, necesariamente habría de absorber la inquietud y los anhelos de la juventud en los años posteriores e inmediatos, para proyectarse todavía más allá, en las décadas por venir, con toda una gama de insospechables avances en la ciencia aeronáutica.

Es como consecuencia de este unánime florecer de la era de la aviación, que encontramos en Colombia las primeras referencias aeronáuticas hacia el año de 1915, a fines del cual un selecto grupo de jóvenes, pletóricos de entusiasmo por estos asuntos, acuerda y lleva a efecto la fundación del "Club Colombiano de Aviación", en la capital de la República, sin aviones pero con ansias que se encumbran sobre los cielos de la patria.

Alfonso López Pumarejo, quien sería por dos ocasiones Presidente de Colombia. Luis Eduardo Nieto Caballero, Nemesio Camacho, Pedro Jaramillo, Carlos Liévano, Simón Araújo y Ulpiano Valenzuela, se recuerdan entre los nombres de aquellos socios del Club que obtuvieron del Congreso Nacional la expedición de la Ley 15 de 1916 (septiembre 6), por la cual se facultó al gobierno "para enviar un grupo de jóvenes colombianos al exterior, donde harán un curso completo de aviación".

Si bien esta Ley no plasmó en realidad su propósito por diversas causas concurrentes, despertó en los altos poderes nacionales la preocupación por el desarrollo de la aviación en el país; y fue así como el día 31 de diciembre de 1919 se expidió la Ley N^o 126 que dispuso introducir al Ejército de Colombia la aviación como quinta arma, (las cuatro ya existentes, lo eran: la Infantería, la Caballería, la Artillería y el Cuerpo de Ingenieros), y facultó al gobierno para su reglamentación y dotación.

En cumplimiento de esa Ley, fueron expedidos los Decretos 2172, 2182 y 2247, este último en el mes de diciembre de 1920, disponiendo la creación de una Escuela Militar de Aviación.

I — La primera Escuela.

Cuánto era el entusiasmo, la voluntad y la devoción de los aspirantes, entre las filas del Ejército, a formar las promociones iniciales de pilotos, lo expresa con toda elocuencia el hecho de que el 15 de febrero de 1921, apenas transcurridos escasos cincuenta días de la promulgación del Decreto 2247 de 1920, se cumpliera la inauguración de la primera Escuela Militar de Aviación en el sitio denominado Camalá, jurisdicción del Municipio de Flandes, en el Departamento del Tolima.

Una misión francesa, integrada por dos veteranos pilotos de la Primera Guerra Mundial, el Coronel **René Guichard**, de cincuenta años de edad y el Capitán **Jean Jonard**, de veintitrés, además de cuatro mecánicos, fue con-

tratada para dirigir la instrucción de vuelo y mantenimiento.

Ocho aprendices mecánicos y ocho montadores de aviones colombianos fueron nombrados para la Escuela, entre estos últimos el señor Benjamín Méndez Rey, quien al correr de los años llegaría a ser Coronel Piloto, y don Rafael Samper, quien igualmente vendría a ser Teniente Técnico de la Fuerza Aérea Colombiana.

Se designó como Director de la Escuela al Coronel Gabriel de Páramo; como oficiales de planta, al Mayor Félix Castillo Mariño con la categoría de Sub-Director; al Capitán Luis Silva Gómez; a los Tenientes Abraham Liévano y Delfín Torres Durán y a los Subtenientes Eduardo Gómez Posada y Domingo Valencia.

La asignación de Suboficiales se integró con: cuatro Sargentos Primeros, cuatro Sargentos Segundos entre los cuales, Justino Mariño, quien llegaría a escalar el grado de Capitán Técnico de la FAC; tres Cabos Primeros, entre ellos, José Ignacio Forero, quien más tarde habría de ser dado de alta como cadete alumno de pilotaje y llegaría hasta obtener el grado de Coronel Piloto, y Julio Parga el cual dedicaría toda su juventud a servir la aviación militar para retirarse, veintiocho años más tarde, como Subteniente Técnico; finalmente, un Cabo Segundo cerraba la planta de los Suboficiales.

El mismo mes de febrero de 1921 llegaban por buque los primeros aviones adquiridos en Francia: cuatro "Caudron" G-3, monomotores de do-

ble comando; cuatro "Caudron" G-4, bimotores biplazas; y cuatro "Nieuport", monoplazas de combate. Estos aviones estaban impulsados por motores "Le Rhone" de 80 h.p., 130 kilómetros/hora de velocidad y 4.500 metros de techo.

Tal material fue ensamblado en la Escuela de Flandes y el primer vuelo de prueba lo efectuó en marzo de 1921 el Coronel Guichard.

A partir de ese momento se inician los vuelos de instrucción a los Oficiales alumnos, de manera ininterrumpida hasta mediados de junio de 1921, en que los monitores franceses optan por el receso del entrenamiento mientras no les sean cubiertos sus primeros honorarios, que hasta ese momento no habían recibido a causa de la difícil situación del presupuesto nacional. A esta circunstancia viene a sumarse una serie de rumores en el sentido de que el Gobierno proyecta la clausura de la Escuela por las mismas razones económicas y por cuanto aún no se aprecian los frutos del esfuerzo en el personal colombiano.

Es entonces cuando se produce un hecho de decisiva trascendencia para la continuidad de las labores de la Escuela. En la mañana del 21 de junio, el Mayor **Félix Castillo Mariño**, quien apenas tenía cumplidos nueve vuelos de instrucción en doble comando, sin poder soportar por más tiempo la inactividad ni contener todavía sus ansias de volar, simulando una circunstancia accidental durante el carreteo de un avión, se eleva por sobre el campo, ejecuta unos cuantos vira-

ies en el aire y luego, en el más temerario planeo que quizás registre la historia de la FAC, enrumba hacia la pista para aterrizar, si no muy limpiamente, sin dañar el avión ni su propia humanidad. De esta manera acaba de realizar el Mayor Castillo Mariño el primer vuelo solo de un colombiano, mediante un acto de valerosa indisciplina orientada hacia un loable propósito cual era el de evitar la clausura de la Escuela demostrando los resultados logrados en tan breve tiempo.

Este hecho produce en las esferas oficiales una extensa ola de optimismo acerca de la capacidad de los nacionales y el gobierno aporta la parte presupuestal necesaria para subsanar las deudas pendientes a los instructores franceses y proseguir las actividades de vuelo en la Escuela. Con fecha 28 del mismo mes de junio, es encargado de la Dirección del Instituto el Mayor Félix Castillo Mariño.

Una comisión del Senado de la República concurre a Flandes el 10 de septiembre de 1921 para enterarse del funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación y presenciar los vuelos de instrucción de los alumnos, Mayor Castillo Mariño, Capitán Silva Gómez, Teniente Liévano y Subteniente Gómez Posada, quienes con fecha 4 de octubre recibirían el título de "Pilotos de Pista", único que habría de conferirse durante la existencia de la Escuela de Flandes.

El número de alumnos viene a aumentarse cuando, al finalizar el año de 1921, es nombrado Director de la Escuela el Coronel Efraín Rojas quien

no vacila en iniciar el curso de pilotaje, y con la asignación de los Cadetes José I. Forero, Justino Mariño, Lizarazo, Sepúlveda y Pérez, como integrantes del Segundo Grupo.

Impulsada en tal forma la Escuela, el Ministro de Guerra y el Estado Mayor, con el más vivo interés, realizan una visita al emporio de los aviadores colombianos, el día 4 de abril de 1922. Ante ellos y por designación oficial específica de la Dirección del Instituto, lleva a cabo un vuelo solo, de demostración, el Cadete **José Ignacio Forero**, quien, por la pericia exhibida, se hace acreedor a una citación especial del Ministro de Guerra.

Pero la situación económica vuelve a afectar con caracteres graves el erario nacional. Pese a la voluntad del gobierno alentada por los éxitos logrados en Flandes, la circunstancia presupuestal acaba por imponerse y determina la expedición del Decreto 580 de 1922 el cual "con fecha 1º de mayo suspende el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación", cuando apenas había laborado dieciseis meses a base del afecto, decisión y entusiasmo de sus alumnos que lograron crear la más devota mística aérea de Colombia.

II — Reactivación.

Al producirse la disolución de la Escuela de Flandes, el personal civil fue licenciado y los militares reintegrados a sus Unidades de origen en el Ejército. A la Misión Francesa le fue liquidado el contrato y sus miembros regresaron a su país tras dejar la semilla del vuelo germinando en Colombia.

Quienes ya habían experimentado la extraordinaria sensación de dominar los aires conservaban latente tal impulso y fue así como, superados los inconvenientes económicos, con tesón y constancia obtuvieron la anuencia del gobierno para reiniciar las labores de la Escuela. En el mes de septiembre de 1924, una sección de soldados a las órdenes del Teniente Delfín Torres Durán, del Comando de la 19ª División, procedió a la limpieza y nivelación de los terrenos ocupados por la Escuela de Agronomía del Ministerio de Industrias, situada en la población de Madrid, Departamento de Cundinamarca, a fin de acondicionarlos para el funcionamiento y operación de la Escuela Militar de Aviación. Una nueva misión francesa, dirigida esta vez por el Mayor **Henry Pillichody**, es contratada para llevar a cabo la instrucción de los alumnos y el día 15 de febrero de 1925 se reanudan las actividades de vuelo con el Curso "A" del cual hacen parte el Capitán Delfín Torres Durán, los Tenientes Eduardo Gómez Posada, Buenaventura Caicedo, Carlos A. Vergara y los Subtenientes Guillermo Cote, Francisco Santos y Ernesto Gutiérrez.

El material de vuelo lo constituyen los modernos aviones "Wild", de doble comando, identificados con la matrícula 11, 13 y 14, respectivamente.

Para el año de 1926 ingresan como nuevos alumnos del Curso "A", el Subteniente Heriberto Cil y el Alférez Hernando García y como agregado, por cuanto ya era piloto civil graduado en los Estados Unidos, entra a hacer par

te del Curso el Alférez Camilo Daza.

El 4 de abril de 1927 es incorporado a la Escuela el Curso "B" de pilotaje, integrado por los Tenientes Abraham Liévano, Luis F. Gómez Niño, Ernesto Esguerra, Andrés M. Díaz, José María Rodríguez Duarte, Manuel S. Durán y Néstor Mesa, de entre los cuales surgiría "la flor y nata" de los aviadores militares de la época.

Es este año de 1927 cuando empieza a cosechar sus primeros frutos la Escuela. El 12 de junio se realiza el primer vuelo en escuadrilla sobre Bogotá, en formación de los aviones números 13 y 14 piloteados por el Mayor Pillichody y el Alférez Daza, respectivamente. El 7 de agosto, en conmemoración de la Batalla de Boyacá, participa en las ceremonias militares una escuadrilla de tres aviones "Wild", los de Matrícula 11, 13 y 14, comandada por el Mayor Pillichody y como alas el Teniente Gil y el Alférez Daza.

El día 15 de septiembre de 1927 se gradúa el Curso "A"; reciben su "brevet" y el título de pilotos militares el Capitán **Eduardo Gómez Posada**, el Teniente **Heriberto Gil** y el Alférez **Camilo Daza**.

Siete meses después, el 15 de abril de 1928, se lleva a efecto la graduación del Curso "B"; obtienen en esta ocasión su título de aviadores el Capitán **Buenaventura Caicedo**, los Tenientes **Abraham Liévano**, **Andrés M. Díaz**, **Luis F. Gómez Niño**, **Ernesto Esguerra**, **José María Rodríguez Duarte** y **Manuel S. Durán**.

En el mes de diciembre del mismo año, arriba a Colombia el Teniente

Benjamín Méndez Rey, procedente de los Estados Unidos, tras de cumplir un vuelo de buena voluntad a través de Centro América, desde Nueva York hasta Bogotá. Al efecto, recuérdese que Méndez Rey había hecho parte del personal de la primera Escuela de Aviación Militar en Flandes como montador de aviones; luego, al entrar en receso tales actividades, viajó por su cuenta a los Estados Unidos donde adelantó un Curso de Pilotaje. En 1928, con el apoyo del periodista Carlos Puyo Delgado y la revista "Mundo al Día", de Bogotá, se llevó a cabo una suscripción pública para allegar fondos destinados a la compra de un avión en el que Méndez Rey realizaría el vuelo entre Nueva York y Bogotá. Esta campaña culminó con éxito y se adquirió en los Estados Unidos un avión biplano Falcon, montado en flotadores, al cual se bautizó "**Ricaurte**"; Méndez Rey fue dado de alta como Teniente de la aviación militar colombiana y en esta forma, ya con representación oficial del país, inició su vuelo siendo despedido en Nueva York por la colonia de Colombia entre la cual se encontraba el célebre escritor don **José Eustacio Rivera** quien, al regresar a su residencia, se sintió enfermo y murió algunos días después.

La travesía fue no poco accidentada pero se cumplió en toda su extensión; Méndez Rey mereció destacados honores en cada uno de los países donde tocó en su vuelo y aprestigió positivamente el nombre de Colombia.

En enero de 1929 regresan al país los Tenientes: **Arturo Lema Posada** y

Jorge Méndez Calvo, quienes habían adelantado el curso de pilotaje militar en la Argentina y son nombrados monitores de la Escuela. Luego, en el mes de abril, aumenta la planta de instructores colombianos el Teniente Méndez Rey.

El 20 de noviembre de este mismo año, por primera vez participa la aviación militar en maniobras de campaña destacando dos aviones para apoyar los ejercicios de la Escuela Militar de Cadetes.

Y así llega el año de 1930, en el cual una misión suiza, integrada por el Coronel **Chateauvieux** y el Teniente **Faure**, viene a asumir la instrucción de nuevos cursos de pilotaje en la Escuela Militar de Aviación.

El día 2 de junio vuela a Quito, la capital del Ecuador, el avión "Ricaurte" conducido por el ya Capitán **Benjamin Méndez Rey**, con lo cual el renombre de la aviación militar colombiana comienza a sobrepasar las fronteras de los países suramericanos.

Hasta 1930 los dioses del destino habían preservado del sacrificio a nuestros aviadores militares. Pero se hacía indispensable el aporte de la sangre para fortalecer la mística y ennoblecer la profesión. Correspondió donar la ofrenda de su vida al Teniente **José María Rodríguez Duarte**, quien a la sazón se especializaba en navegación aérea en la Escuela de Cuatro Vientos, España. El día 30 de junio, cuando efectuaba un vuelo de entrenamiento sobre la localidad de Guadalajara, próxima a la capital hispana, su avión tropezó con un globo cau-

tivo y se precipitó a tierra. De esta manera concluyó su existencia **Rodríguez Duarte**, constituyéndose en la primera víctima de la aviación militar de Colombia.

Al finalizar el año y con motivo del centenario de la muerte del Libertador Simón Bolívar, vuela sobre la Quinta de San Pedro Alejandrino, en Santa Marta, el 17 de diciembre, una escuadrilla de seis aviones en homenaje al Padre de la Patria y como parte del programa de esplendorosas ceremonias que con tal ocasión allí se cumplieron.

El desarrollo de la Escuela exigía la preparación de técnicos en mantenimiento para atender adecuadamente al material de vuelo. El gobierno nacional entendió este requerimiento como inaplazable y con fecha 6 de julio de 1932 expidió el Decreto N° 1144 creando la Escuela de Mecánica de Aviación, a la cual ingresaron de inmediato veinte soldados voluntarios en calidad de alumnos.

Para este mismo año se inician los Cursos de Pilotaje Nos. 2 y 2-A. Del primero de estos hacen parte el Mayor **Delfín Torres Durán** (símbolo de la perseverancia), el Capitán **Ernesto Buenaventura**, los Subtenientes **Guillermo Zornosa** y **Ernesto Gómez Gómez** y el Cadete **José Ignacio Forero**. El segundo está configurado por los Tenientes **José A. Cabrera**, **Alfredo Duarte**, **José Antonio Estévez**, **Aurelio Gutiérrez**, **Eduardo Escandón**, **Uladislao O'Byrne**, **José J. Obando**, **Francisco Santos**, **Hernando García** y el Subteniente **Enrique Concha Venegas**.