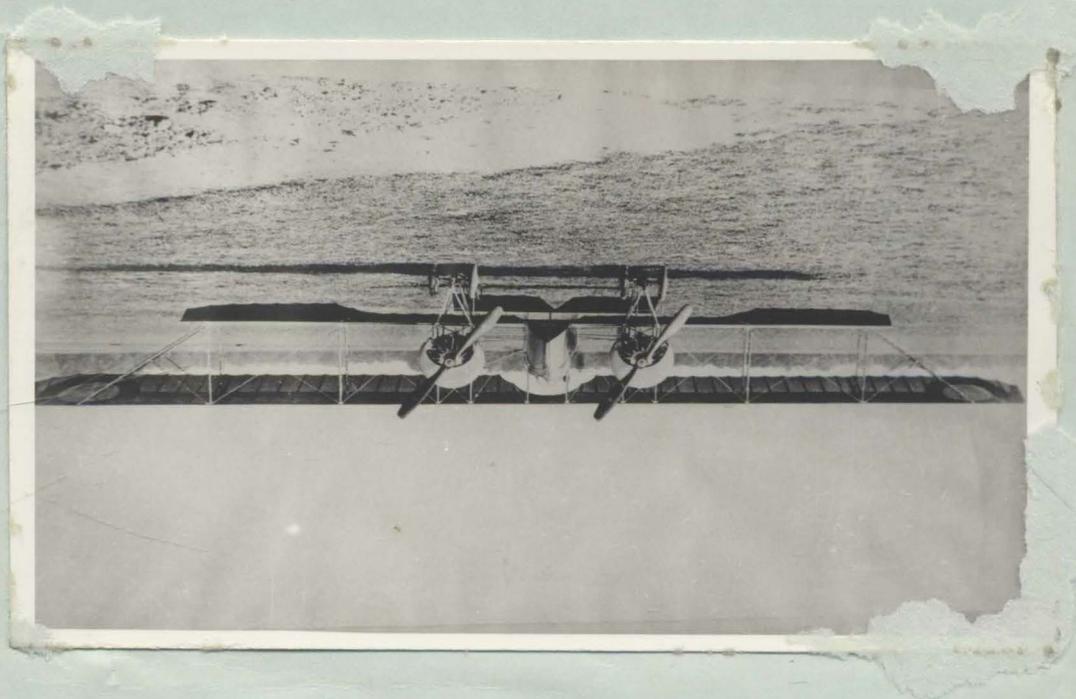




La Fuerza Aérea Colombiana y su proceso evolutivo a partir de 1919

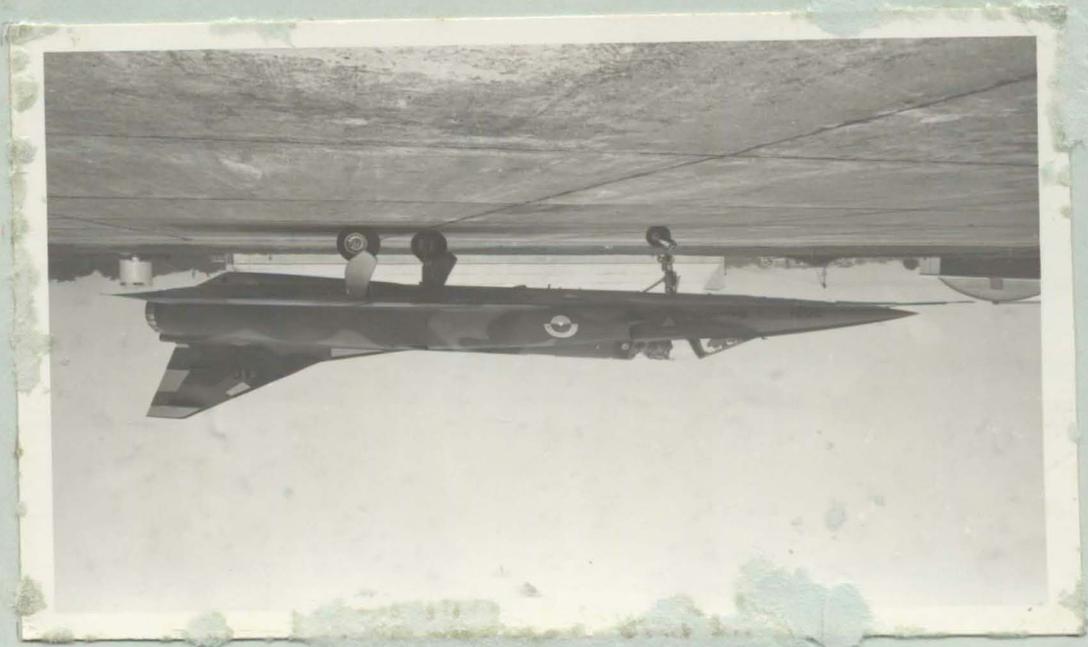
Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia



UN PASADO - UN PRESENTE

F. A. C.

PARA CONSULTAR
NO DEBE SALIR DE
ESTA SALA



UN PASADO - UN PRESENTE

F. A. C.

27

AVIONES

NOMBRE	MODELO	URGENTE	MOTOR	ALAS	OPERACION
CARTEL DE CONVOCATORIA					
ESCUELA MILITAR DE AVIACION					
<p>Los Señores que han sido destinados como alumnos cadetes, montadores de avión y aprendices de mecánica, se presentarán el próximo sábado a las tres p.m. ante el Jefe de la Sección de Aviación del Ministerio, a recibir órdenes para la marcha a Flandes -T-.</p> <p style="text-align: center;">Bogotá, marzo de 1.921 Coronel Gabriel de Páramo Encargado de la Sección de Aviación.</p>					

APOSTILLA. La bibliografía a continuación relacionada fué la generosa Fuente de donde se extrajo todo el ACERVO histórico, aquí copilado.

- 1o. Colección Revista "AERONAUTICA"
- 2o. Historia de la Aviación en Colombia. Coronel José Ignacio Foreró F.
- 3o. La Escuela Militar de Aviación - (dos volúmenes).
- 4o. "UNA HISTORIA CON ALAS". Coronel Herbert Boy.
- 5o. CRONICAS SUELTAS.

PROPOSITO	NOMBRE	MODELO	FABRICA	PAIS	MOTOR	ALAS	OPERACION
Reconocimiento	Falcón	P-1 RT-33	Curtiss Lockheed	EE.UU. EE.UU.	Pistón (1) Jet (1)	Biplano Bajas	1928- 1933 1963
Transporte	Hamilton	W-34 JU-52	Hamilton Junker Junker	EE.UU. Alemania Alemania	Pistón (1) Pistón (1) Pistón (3)	Altas Bajas Bajas	1933- 1937 1934- 1939 1934- 1941
	Ford		Ford	EE.UU.	Pistón (3)	Altas	1934- 1940
	Cóndor		Curtiss	EE.UU.	Pistón (2)	Biplano	1934- 1947
	Lodstar	C-60	Lockheed	EE.UU.	Pistón (2)	Bajas	1941- 1951
	Expediter	C-45	Beechcraft	EE.UU.	Pistón (2)	Bajas	1946
	Super	D-18	Beechcraft	EE.UU.	Pistón (2)	Bajas	1946
	Sky Train	C-47	Douglas	EE.UU.	Pistón (2)	Bajas	1947
	Sky Martes	C-54	Douglas	EE.UU.	Pistón (4)	Bajas	1953
	Hércules	C-130	Lockheed	EE.UU.	Turboprop(4)	Altas	1968
	Fokker	F-28	Fooker	Holanda	Turbina(2)	Bajas	1.971
Utilidad General	Beaver	U-6A	DeHavilland	Canadá	Pistón (1)	Altas	1951
	Aero Comander	U-4 B	N. A. Rockwell	EE.UU.	Pistón (2)	Altas	1958-1966
	Courier	U-10 D (Stol)	Helio.	EE.UU.	Pistón (1)	Altas	1959- 1963
	Porter	PC-6 (Stol)	Pilatus F.	Suiza	Pistón (1)	Altas	1959- 1964
	Apache		Piper	EE.UU.	Pistón (2)	Bajas	1960- 1964

HELICOPTEROS

PROPOSITO	NOMBRE	MODELO	FABRICA	PAIS	MOTOR	ALAS	OPERACION
Ejecutivo	Ranger	47-J-2	Bell	EE.UU.	Pistón		1954- 1965
	Huey	204 B	Bell	EE.UU.	Turbina		1964
Entrenamiento y observación	Raven	OH-12 B	Hiller	EE.UU.	Pistón		1952- 1959
	Sioux	OH-13 (E y G)	Bell	EE.UU.	Pistón		1953
	Sioux	OH-13 -H	Bell	EE.UU.	Pistón		1954
	Raven	OH-23 (F y G)	Hiller	EE.UU.	Pistón		1960
	Sioux	OH-13 S	Bell	EE.UU.	Pistón		1962
		H-13	F.A.C.	Colombia	Pistón		1964
	Cayuse	OH-6 A	Hughes	EE.UU.	Turbina		1968
Rescate	Huskie Kaman	HH-43 B	Kaman	EE.UU.	Turbina		1958- 1965
Utilidad Gral	Iroquois	UH-1 B	Bell	EE.UU.	Turbina		1964
	Iroquois	UH-1 H	Bell	EE.UU.	Turbina		1968
		UH-1 N	Bell	EE.UU.	Turbina		1971
Múltiple Propósito	Mirage	M-5	Marcel Dassault	Francia	Jet (1)	Delta	1.972

PROPOSITO	NOMBRE	MODELO	FABRICA	PAIS	MOTOR	ALAS	OPERACION
Entrenamiento	Caudron	G-3		Francia	Pistón (1)	Biplano	1920 - 1930
	Fiedling		Curtiss	EE.UU.	Pistón (1)	Biplano	1931 - 1944
	Trainer		Curtiss	EE.UU.	Pistón (1)	Biplano	1933 - 1941
		PT-11C	Consolid.	EE.UU.	Pistón (1)	Biplano	1934 - 1945
	Cadet	PT-17	Stearman	EE.UU.	Pistón (1)	Biplano	1938 - 1954
	Valiant	BT-15	Vultee	EE.UU.	Pistón (1)	Bajas	1940 - 1948
	Texan	AT-6 (b,C y D)	North-Amérc.	EE.UU.	Pistón (1)	Bajas	1941 - 1967
	Cornell	PT-19	Fairchild	EE.UU.	Pistón (1)	Bajas	1942 - 1953
	Navigator	AT-7	Beechcraft	EE.UU.	Pistón (2)	Bajas	1945 - 1953
	kansan	AT-11	Beechcraft	EE.UU.	Pistón (2)	Bajas	1945 - 1956
	Mentor	T-34	Beechcraft	EE.UU.	Pistón (1)	Bajas	1954
	Silver Star.	T-33	Lockheed	EE.UU.	Jet (1)	Bajas	1954
		T-41	Cessna	EE.UU.	Pistón (1)	Atlas	1968
		T-37	Cessna	EE.UU.	Jet (2)	Bajas	1969
	Chipmunk	T-MK 10	De Havilland	Canadá	Pistón (1)	Bajas	1954

1.514, la aviación surgió como una persona madura y formada cuatro años más tarde, cuando se firmó el tratado de Versailles.

En tanto que todo esto ocurría fuera, Europa estaba convirtiéndose en una inmensa hoguera, en Colombia, anticipándose con un extraño interés místico de la historia a los hechos y a los acontecimientos, un distinguido grupo de comprometidos fundó el primer "Club Colombiano de Aviación".

El momento fundamental de este primer Club de Aviación en el país - cuando aquella aún no existía y podía considerarse como el primer movimiento exitoso - era el de promover por todos los medios

CAPITULO I

I - ALBORES DE LA AVIACION EN COLOMBIA

Las iniciativas del " Club Colombiano de Aviación " encontraron abundantes simpatías en las esferas oficiales así como también en Corría el año de 1.914, cuando " la llamada de la guerra abrazó a toda Europa ". Durante esta terrible, larga y cruel etapa de la primera guerra mundial que solo vino a concluir en 1.918, los millones de muertos, el hambre, la miseria, la peste, las ruinas y la destrucción fueron una dramática demostración gigantesca e increíble al mismo tiempo - de todo cuanto podría alcanzarse dentro de los límites de uno de los inventos que más habrían de influir en la vida del hombre : la aviación, bombardeos, combates aéreos, vuelos de aerofotografía, transportes de tropas, de municiones y de vituallas, despertaron de una vez por todas en países avanzados y en plena conflagración armada, el afán hacia el futuro definitivo de la aviación, que tantos y tan grandes beneficios traería a la humanidad y al progreso del género humano durante este siglo. Llegada como una niña al umbral de aquel trágico verano de 1.914, la aviación surgió como una persona madura y formada cuatro años más tarde, cuando se firmó el tratado de Versalles.

En tanto que todo esto ocurría cuando Europa estaba convertida en una inmensa hoguera, en Colombia, anticipándose con un extraordinario sentido de la historia a los hechos y a los acontecimientos un distinguido grupo de compatriotas fundaba el primer " Club Colombiano de Aviación ".

El propósito fundamental de este primer Club de Aviación en el país - cuando aquella aún no existía y podía considerarse como algo sencillamente exótico - era el de promover por todos los medios

posibles el interés del Gobierno, del Congreso y de todas las entidades oficiales y particulares, para establecer y desarrollar la Aviación en Colombia, creando plazas para globos escuelas de aviación, aeródromos, etc.

Las iniciativas del " Club Colombiano de Aviación " encontraron abundantes simpatías en las esferas oficiales así como también entre el público en general. Tácita demostración de élllo fué que el Congreso Nacional aprobada la Ley 15 del 7 de septiembre de 1.916, en la cual se dispuso entre otras cosas :

ARTICULO PRIMERO.- Facúltase al Gobierno para enviar al exterior una Comisión de Oficiales del Ejército, de las armas de Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Tren, - la cual se denominará " Comisión de Estudios Militares ". Para el envío de dicha comisión se procederá así: el primer año se despacharán cuatro oficiales y en cada uno de los años sucesivos otros cuatro, hasta completar el número de doce. Cuando esto suceda, regresarán al país los cuatro nombrados el primer año y se enviarán sus correspondientes reemplazos; al año siguiente regresarán los que fueron nombrados el segundo año y se enviarán sus reemplazos respectivos y así se continuará por tiempo indefinido.

P A R A G R A F O. Dicha Comisión estudiará los nuevos procedimientos de guerra, los sistemas de armamento y de táctica, la aviación militar, la administración del Ejército, defensa de puertos con submarinos y minas y todas las demás cuestiones técnico-militares que el Ministerio de Guerra le señale.- Los Oficiales a que se refiere este artículo serán seleccionados en las diferentes armas de que se compone el Ejército y cada uno se dedicará al estudio y perfeccionamiento del arma a que pertenece. Dichos Oficiales cumplirán, además, todas las órdenes que les comunique el Gobierno y rendirán a él informes pormenorizados so-

bre el curso de sus estudios.

ARTICULO SEPTIMO.- Además de los Oficiales que se refiere el artículo 1º de esta Ley, el Gobierno enviará un grupo de jóvenes colombianos al exterior, donde harán un curso completo de aviación, dicho grupo podrá integrarse con Oficiales, suboficiales y aún simples civiles, que reúnan las condiciones establecidas en el Reglamento de Aptitud Militar. El tiempo que tales jóvenes permanezcan en el extranjero no podrá exceder de dos años, y cuando ellos regresen al país estarán obligados a prestar en el ejército servicio de aviadores y el de directores y profesores de una Escuela de Aviación.

ARTICULO OCTAVO.- El Gobierno procederá también a establecer una Escuela de Aviación Militar, para lo cual contratará en el exterior los maestros o directores que crea convenientes.

PARAGRAFO SEGUNDO. Aprópiase una suma que podrá ser hasta de Cincuenta mil pesos (50.000.00) para atender a los gastos que demande el establecimiento de este Instituto, para las subvenciones y para adquirir los aviones y demás aparatos que se consideran necesarios para tal objeto y para el servicio de la Aviación y del Ejército.

Sin embargo, y estas cosas son de frecuente ocurrencia entre nosotros por desgracia, no obstante el interés del Congreso y del Gobierno Nacional, esta Ley no tuvo cumplimiento debido a la conflagración mundial y a la crisis que por tal motivo atravesaba el país, causas estas por las cuales el desarrollo de nuestra aviación, que de otra manera habría sido sin ninguna duda el primero del mundo, tuviera que demorarse algunos años más.

ARTICULO DECIMO.- Introducese en el Ejército la Aviación, que constituirá la quinta arma.

II. LA PRIMERA ESCUELA MILITAR DE AVIACION.

Para rubricar de manera espléndida estos hechos anteriores, tan positivos todos y de tan grandes esperanzas para implantar la aviación en Colombia, una feliz coincidencia hizo que en aquel año de 1919 las dos ramas de la aviación colombiana hubieran venido al mundo en calidad de gemelas. Fue así como el Congreso de Colombia, interpretando el deseo y la voluntad de la Nación, terminó con broche de oro las sesiones legislativas de dicho año, dictando la Ley 126 de 26 de diciembre de 1.919, por la cual se creó la Aviación Militar, ley que fue suscrita por el Presidente de la Cámara de Representantes, doctor Luis A. Mariño Ariza, y por los doctores Fernando Restrepo Briceño y Julio D. Portocarrero, secretarios del Senado y de la Cámara respectivamente.

Esta ley fue inmediatamente sancionada por el entonces Presidente de la República, doctor Marco Fidel Suárez, con la firma de su Ministro de Guerra, doctor Jorge Roa, y decía así:

ARTICULO 1º.- El Poder Ejecutivo reglamentará por medio de decretos las disposiciones de la presente ley, la cual creará a reg. V I

Dada en Bogotá, LEY 126 DE 1919, diciembre de mil novecientos diecinueve.
(Diciembre 31)

Por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan algunas medidas sobre aviación.

El Congreso de Colombia,

DECRETA :

ARTICULO PRIMERO.- Introdúcese en el Ejército la Aviación, que constituirá la quinta arma.

ARTICULO SEGUNDO.- Autorízase al Poder Ejecutivo para reglamentar el arma de Aviación, en todo lo relativo a dotaciones de personal, materiales, instrucción, grados, servicios- que debe desempeñar, reclutamiento, movilización y demás disposi- ciones que deben caracterizar esta arma.

ARTICULO TERCERO.- Autorízase al Gobierno para adquirir las dota- ciones necesarias de máquinas y demás elemen- tos, cuyo valor se incluirá en el presupuesto de rentas y gastos- de la próxima vigencia.

ARTICULO CUARTO.- Se refiere al correcto funcionamiento de la Es- cuela Militar de Aviación cuyo personal desig- na y distribuye con el artículo quinto. Establece, además, que la Escuela en referencia tendrá como material de vuelo una escuadri- lla de cuatro aeroplanos; uno o dos como material de instrucción, y otro de doble comando para los grandes vuelos de exhibición.

ARTICULO 17º.- El Poder Ejecutivo reglamentará por medio de - decretos las disposiciones de la presente Ley, la cual comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a treinta y uno de diciembre de mil novecientos- diecinueve.

Poder Ejecutivo. -Bogotá, diciembre 31 de 1919.

Publíquese y ejecútese,

MARCO FIDEL SUAREZ,

El Ministro de Guerra,

III - LOS PRIMEROS OFICIALES DE PLANTA, INSTRUCTORES Y ALUMNOS.

A la vez el gobierno contrataba en Francia, al personal de instructores para la enseñanza de pilotaje y de mecánica de la Escuela que debía de funcionar en el Municipio de Flandes (Tolima) desde los primeros meses de 1.921.

El personal francés que llegó al país para cumplir esa difícil tarea fué : Coronel René Guichard - 50 años Piloto Jefe de Misión; Jean Jonnard - 23 años, Piloto; José Island - 30 años, Piloto, Licen Slosser de 25 años, Jefe Mecánico y Paul Poillot - 23 años, Jefe Administrativo.

Y siguiendo el curso de la historia se encuentra que el Coronel - Guichard fué nombrado Inspector General de Aviación y el Señor Coronel Gabriel de Páramo fué designado Director de la Escuela de Aviación. Fueron además destinados como Oficiales de Planta: Mayor Félix Castillo Mariño, quien fué nombrado Subdirector de la Escuela de Aviación, Capitán Luis Silva Gómez, Tenientes Abraham Liévano y Delfin Torres Durán y los Subtenientes Eduardo Gómez Posada y Domingo Valencia. A excepción del Coronel de Páramo, los demás oficiales ingresaron también, como alumnos de pilotaje. Los otros alumnos integrantes de la Escuela fueron: Sargentos Primeros José R. Moncada, Roberto Rodríguez, Justino Mariño y Mario Valencia; Cabos Primeros: Julio A. Parga, José Ignacio Forero y Emiliano de la Peña; Alumnos Civiles: Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Luis E. Sepúlveda, Carlos Santamaría, Humberto Hoyos, Francisco Chemet y Gustavo Samper Gutierrez; aprendices de mecánica: Marco F. Lizarazo, Enrique Rivas, Rafael Samper, Enrique Campuzano, Luis Garcia, Luis Bautista y Gabriel Rosas; Montadores de Avión: Julio Couver, Carlos Calderoñ Umaña, Benjamín Mendez Rey, Jorge Boada y Rafael Corredor.

INICIACION DE LABORES

En los primeros días de diciembre de 1920 varios periódicos de la capital de la República anunciaron la admisión de Oficiales, Suboficiales y Cadetes para ingresar a la primera Escuela Militar de Aviación. Al mismo tiempo detallaban los exámenes a que deberían ser sometidos en la Escuela de Flandes, el 5 de febrero del año siguiente.

No fue relativamente numeroso, valga la verdad, el grupo de jóvenes que en aquella ocasión aspiraron a seguir la carrera del aire, y a fe que no les faltaba razón en sus dudas y vacilaciones: la aviación era por entonces un sistema de locomoción desconocido, muy nuevo, lo suficientemente arriesgado y peligroso como para descorazonar a los que no se sintieran con muchos ánimos a seguirla y, sobre todo, alimentada por la falsa creencia de que solos los europeos estaban en condiciones de pertenecer a ella.

Así las cosas, el 5 de febrero del año ya citado el pequeño grupo de presuntos alumnos viajaron a Girardot. Allí los esperaba el entonces Teniente Delfín Torres Durán, gran amigo y gran señor, — quién al darles la bienvenida les advirtió en forma muy clara que la Escuela no estaba todavía dotada de alojamientos para cadetes — y que, por lo tanto, éste sería un corredor de la vieja casona — perteneciente a Luis Calderón Tejada, ocupada en esos días por el " Batallón de Infantería Sucre ".

El calor y la incomodidad asaltaron a estos principiantes, lo cual los obligó a solicitar del Teniente Torres Durán permiso para dormir en los hangares de la nueva base aérea, ya terminados — afortunadamente. Aquellas construcciones eran de guadua, teja de zinc y piso de tierra apisonada, cosa que permite ya adivinar que,

comparadas con las de ahora estaban muy lejos de ser una maravilla.

Cuando el alojamiento definitivo estuvo ya listo (que por otra parte era de una pobreza franciscana y de dotaciones apenas medianas) empezaron los primeros vuelos que fueron un halago y una ilusión para quienes buscaban de verdad la aviación, no como un pasatiempo sino como una profesión y como un deber.

Pero antes de continuar con este pasaje, ha de decirse que el Gobierno del Señor Presidente Marco Fidel Suárez dió ejecución a la Ley 126 de 1.919 en la siguiente forma :

Por medio del Decreto 2247 de 1920 y con el objeto de preparar el personal necesario para funcionamiento y organización de la quinta arma del Ejército, estableció el Instituto que se denominó " Escuela Militar de Aviación ", dependiente del Ministerio de Guerra por conducto de la Sección de Aviación (creada por Decreto N° 2127 de 10 de diciembre de 1.920, tanto para las operaciones tácticas como para la Administración General de la Aviación se inaugurará el 1º de Febrero de 1921, y constatará de dos Secciones, A y B que funcionarían, la primera, en la Capital de la República, y la segunda, en el lugar que designará el Ministerio de Guerra.

El Jefe de esta primera misión de Aviones fué el Capitán Francés, RENNE ADOLPHE DOMINIGUE GUICHARD, quien se comprometió a :

1º Crear y Organizar la Aviación Militar y marítima de la República.

2º A instruir el personal colombiano de pilotos, observadores y mecánicos.

- 3º A desempeñar el cargo de Director de la Escuela Militar de Aviación y de Instructor de la misma.
- 4º A dirigir la construcción y arreglo de hangares campos de aterrizaje y de ejercicios.
- 5º A asesorar al Ministerio de Guerra cuando éste lo solicitara y encargarse del puesto de Jefe de la Sección de Aviación, si así lo dispusiere el Gobierno.

Llegando Guichard a Bogotá, dió comienzo a su tarea y preparó una serie de disposiciones tendientes a la reglamentación de la Aviación y de la Escuela.

El Gobierno por Decreto Ejecutivo No. 2216 de 1920 (diciembre 16) le reconoció al Capitán Guichard el grado de Teniente Coronel Honorario del Ejército de Colombia en el ramo de Aviación.

En febrero de 1921 se dió comienzo a la fundación de la Escuela Militar de Aviación en Flandes, al tenor de lo ordenado por el ya citado decreto No. 2247 de 1920 y en consecuencia, en dicho mes se inició el funcionamiento de la Sección B., o sea el curso preparatorio, bajo la dirección del Teniente Coronel RENNE GUICHARD.

La iniciación de las tareas de la Escuela Militar de Aviación constituyó un gran aliciente para el país ya que este esfuerzo del Gobierno Nacional venía a complementar el de los particulares, nacionales y extranjeros que desde dos años antes fundaron la primera compañía comercial de Aviación en la América y segunda en el mundo.

El interés nacional por la Aviación aumentaba día a día y era tal que numerosos municipios y personal civil espontánea gratuitamente ofrecían terrenos apropiados para campos de aterrizaje.

A fin de tener hoy día una ligera idea de las dificultades de todo orden que se presentaban a diario para el correcto funcionamiento de la Escuela, consignamos este dato tomado del acta de una diligencia de visita practicada en el Instituto por el visitador fiscal Señor Eliseo Medina el día 12 de julio de 1.921.

La Escuela consumía alguna cantidad de alcohol, el que se compraba en Girardot y para obtenerlo en mejores condiciones de precio se hizo un contrato para adquirir 250 botellas, el que no pudo llevarse a cabo porque la introducción de ese artículo se hallaba gravada en el Tolima con muy fuertes derechos y a un empleado de la Escuela que llevaba una botella las autoridades lo consideraron contrabandista y el alcohol le fue decomisado.

ALBAÑILES POR CIRCUNSTANCIA PRIMERA PISTA
Y HANGARES

Decir "Escuela" es una simple figura retórica porque ocurre precisamente, que en Flandes no había nada que se pareciera siquiera a una Escuela, cuando menos a una Escuela de Aviación Militar. Hubo, pues que empezar por el principio, que es por donde generalmente hay que empezar las cosas para que ellas salgan bien, tal como lo tiene dicho en un libro famoso un antepasado francés de la misión Militar, Renato Descartes y así debió hacerse. La vida militar tiene, entre otras muchas características que la hacen especial, la de que el espíritu de sacrificio es uno de sus aspectos más viriles.

Los primeros alumnos de la Escuela de Aviación Militar Colombiana antes de ser pilotos empezaron por ser albañiles de circunstancias. Así como se lee. Ellos mismos con la colaboración "civil" -

de alumnos, maestros de obras, desde luego, empezaron por cortar-guaduas, aportar el zinc del techo, cavar los cimientos, tender los paralelos, instalar los caballetes, poner la hojalta y apisonar la tierra que era el pavimento natural de los "hangares". Esto de Todo aquello bajo ese sol canicular que a orillas del alto Magadala llega en ocasiones a la inclemente temperatura de 38 grados-centígrados y, desde luego bajo la no menos inclemente disciplina de los instructores franceses, cuyo prestigio militar estaba todavía intacto como artífice de una gran victoria en una atroz guerra de cuatro prolongados años.

Terminados los hangares (hay que llamarlos así por llamarlos de alguna manera) se distribuyeron así: Uno para las Oficinas y vigilancia superior, instalado sobre una pequeña colina que domina una vasta extensión y cinco en la parte plana que sirve de base a la colina. Posteriormente hubo que seguir con la "pista". De la albañilería se pasó, sin solución de continuidad, al oficio de zapadores. Azadón, pica y pala en mano hubo de ponerse en la brecha, alegremente. El coraje suplía lo que no permitían la habilidad y, mucho menos, los reducidos presupuestos de la nueva arma. Se logró hacer una pista de 300 metros de longitud por 30 de ancho. Se trabajaba de la madrugada al anochecer. Se levantaron precarias instalaciones de comando y tropa. Y, claro se procedió a cercar el terreno de la nueva Escala; lo modesto de sus instalaciones no podía permitir se relajara el espíritu de disciplina castrense.

Los Profesores y Alumnos hacían el viaje de Flandes hasta el aeródromo y el regreso a pie, entre el polvo en verano y el barro en invierno. Un visitador de ese entonces sugirió se dotara alla Escuela de 8 a 10 caballos para el servicio de la Institución.

A la nueva arma se le miraba con absoluta y total desconfianza. Era normal. En Colombia estaban todavía frescos los recuerdos de las atroces guerras civiles del siglo XIX en las que infantería, caballería y artillería habían dado su tónica y su clave. Esto de la aviación sonaba inclusive a "snobismo" en algunos altos círculos castrenses y políticos.

Que hubiera una navegación Aérea Militar era cosa que ensombreció a muchos espíritus por razones que todavía hoy no alcanzan a explicarse suficientemente. Los noveles aprendices pudieron ser considerados como gentes raras. Por esto tenían que hacerlo todo -- ellos mismos. Pero les asistía el coraje. Los respaldaba el denudo.

Los animaba la dignidad y un espíritu que miraba hacia el futuro, espíritu difícil de comprender actualmente cuando todo lo que es aéreo es cosa apenas normal en el desarrollo de la vida nacional colombiana, pero que no obstante hace cincuenta años pudo haber sido como cosa de despilfarradores del erario público y de los presupuestos militares, cuando precisamente, era todo lo contrario, estaban haciendo una inversión a bajísimos costos en beneficio de la prosperidad y del prestigio del país.

LOS PRIMEROS AVIONES

En el mes de febrero de 1.921, a bordo del vapor "hércules" llegaron las primeras aeronaves francesas que por su tipo se clasifican así:

Tres Aviones "Caudrón" de doble Comando, con motor rotativo francés "Le Rhone", de 80 HP.

Cuatro bimotores "Caudrón" G-4 de bombardeo y plazas con motor --

CAUDRON G-3

"Le Rhone".

Cuatro aviones "Newport" monoplazas, de caza con idéntico motor.- Había también dos (2) fuselajes de avión "Newport" con motores- Ansaldo de 45 HP, que se llamaban "rodadores" y que se usaban - en Francia, para que los pilotos aprendieran a conservar la direc- ción del avión en el carreteo y en la iniciación del despegue.

IV - CARACTERISTICAS AVIONES CAUDRON G-3.

Los aviones Caudron de escuela eran biplanos de madera y tela. El fuselaje lo componían cuatro largueros de madera de 0.04 cuadra- dos. Dos de ellos se desprendían del ala superior y los otros dos del tren de aterrizaje y terminaban en el plano fijo estabilizador, el cual llevaba el timón de profundidad y el timón de dirección. La cabina para el piloto instructor y para el alumno la componía una pequeña barquilla en donde iban instalados los dos asientos - con doble comando: uno adelante y otro atrás. Los instrumentos de navegación, como es de suponerse, eran pocos: un altímetro, un - contador de revoluciones, una pequeña brújula y una diminuta copa de vidrio en donde se registraba el movimiento del aceite que iba al motor, es decir, que constituía apenas un remedo del indica- dor de presión de aceite encargado de anunciar si la bomba funcio- naba o no. El motor, como ya lo he dicho, era un rotativo Le Rho- ne y giraba junto con la hélice, hecha en madera. El máximo de re- voluciones por minuto a que podía aspirarse y a las que llegaba - no sin dificultades a veces, era de 1.200 por minuto; su veloci- dad de cruceo de 95 a 120 kilómetros (que es sensiblemente la - misma que cualquier bus le da al suyo en nuestras carreteras ac- tuales); su velocidad de aterrizaje, 50 kilómetros, pero como el fuselaje era tan delicado, los instructores exigían terminantemen- te que aquél se hiciese siempre entre los 60 y los 65 kilómetros.

NIEUPOORT 17



CAUDRON 6-3

37208

El techo teórico de estos aviones era de 5.500 metros, cosa que no deja de ser curiosa, ya que el tren de aterrizaje carecía de frenos y los amortiguadores eran de caucho delgado parecidos a los que se usan hoy para ejercicios gimnásticos. Requería solo 400 metros de pista. Estuvo operando en la Fuerza Aérea, hasta el año de 1.930 aproximadamente.

V - CARACTERISTICAS AVIONES CAUDRON G-4.

Este fue un bombardero biplano de construcción francesa. Tenía características muy similares a las del Caudron G-3 y muy pocas diferencias, contándose entre ellas las de tener dos motores "Le Rhone", rotatorios, también de 80 caballos de fuerza, cubiertos por un capot que envolvía caso todo el motor. Las hélices también eran de madera.

Este bombardero liviano tenía 3 puestos, incluyendo un observador que iba en la nariz (proa) del avión, cuyo piso era transparente. Su operación requería unos 200 metros de pista, aproximadamente, y su velocidad máxima era de 100 MPH.

El fuselaje, como también los planes, era totalmente forrado en tela. Solo tenía tren principal de 4 ruedas, pues el patin de cola era como el del G-3, similar a un trineo.

El avión estuvo en operación en la Escuela de Madrid, hasta el año de 1.929.

VI - CARACTERISTICAS AVIONES NIEUPOINT DELAGE 17.

Tenía características superiores a los Caudrón, ya que su fuselaje era totalmente forrado en tela y sus alas tenían un flechamiento notorio, lo cual mejoraba enormemente las condiciones aerodinámicas. Tenía también un motor " Le Rhone " rotatorio de 80 H.P. con

hélice de madera. El capot cubría el motor casi en su totalidad. Esta máquina era biplaza, en la cabina delantera iba el piloto y en la trasera el observador o artillero quien operaba la ametralladora situada sobre las alas. Su operación en tierra se lograba en unos 200 metros aproximadamente y ya en vuelo alcanzaba una velocidad de poco más o menos 110 M.P.H.

Igual que los Caudron, carecía de patín de cola con rueda y del famoso trineo que partía del tren de aterrizaje principal.

Estuvieron en operación hasta el año de 1.929.

PRIMER VUELO DE AVIONES MILITARES EN EL CIELO DE COLOMBIA

El día 28 de marzo de 1.921, fué día histórico para nuestra Fuerza Aérea. Constituyó un completo éxito para los miembros de la misión y para sus discípulos lograr dar remate a la primera parte del programa que se había elaborado para cumplirlo en determinado tiempo, con el ensayo en vuelo de los dos aviones Caudron A-1 y A-2 armados y acondicionados por instructores y alumnos en condiciones y circunstancias de excepción, el cual ensayo tuvo lugar el día 30 de marzo a las cinco de la tarde. Estos primeros vuelos de demostración los llevaron a cabo el Coronel Guichard, en el A-1, acompañado de su señora, como una muestra de confianza en el personal que había intervenido en el alistamiento de los aviones y el Señor Sonnart en el A-2 llevando como pasajero a uno de los Oficiales, Alumnos. Síntesis, la Escuela de Flandes empezaba a ser ya una realidad y así se le comunicó al Señor Presidente de la República y a su Ministro de Guerra, quienes esa misma tarde contestaron : " Nos congratulamos con el Ejército, con la Escuela de Aviación y con el director de la Escuela por el feliz estreno de los aeroplanos A-1 y A-2 que usted se sirve comunicarnos Fdo. Marco Fidel Suárez, Jorge Roa."

De aquí en adelante continúa más o menos normalmente el entrenamiento de los alumnos, pero como las dos máquinas de que se dispone para la instrucción son insuficientes para la preparación de todos ellos, militares y civiles, y por otra parte la gasolina escasea por momentos y el dinero para adquirirla es aún más escaso y durante el aprendizaje estos aviones, como todos los de su clase, sufren algunos desperfectos de rutina que determinan su paso a los talleres para las reparaciones de rigor, y éstas en veces demandan más de una semana, lo que dificulta más, si cabe, la tarea de los monitores, el Director de la Escuela resuelve, autorizado por el Ministerio de Guerra, intensificar la instrucción de vuelo para los Oficiales-alumnos con miras a que reciban su grado de pilotos lo más pronto posible, y demorar un poco la instrucción del resto mientras el Gobierno, como lo ha solicitado ahincadamente la Dirección, adquiere el material estrictamente indispensable para atender al pedido de tan considerable número de aspirantes a aviadores.

PRIMER RAID MILITAR

Tan pronto se inicien las clases de doble comando en los aviones A-1 y A-2, el Coronel Guichard dispone armar uno de los bimotores Caudrón, el G-3, en el cual piensa efectuar un vuelo de ensayo y demostración hasta la capital de la República, Después de repetidas pruebas en tierra y en aire, que en días sucesivos tuvieron lugar sobre el Campo de Flandes y sus inmediaciones, el vuelo proyectado se realizó felizmente el 16 de abril a las cinco (5) de la tarde, aterrizando de emergencia, sin ningún tropiezo, en las inmediaciones de Madrid después de un recorrido de 25 minutos. Constitúan la tripulación del G-3 el Coronel Guichard como piloto, el Señor Slosser, como mecánico, y el Mayor Castillo Mariño como observador y oficial de ruta. Elogiosos comentarios hizo la prensa de la capital sobre este primer raid aéreo de un avión militar perteneciente a la Escuela de Flandes. En uno se leía: "Mu-

cho fue el entusiasmo que el vuelo despertó en la ciudad, que tuvo la ocasión de admirar en toda su plenitud los aparatos traídos por el Gobierno para el establecimiento de la Escuela de Aviación Y en otro: "Este primer ensayo efectuado en época como la actual— de vendavales y fuertes lluvias, sin que los viajeros hubieran sufrido novedad alguna, constituye uno de las mejores demostraciones de la bondad de los nuevos elementos traídos por el Gobierno para el mejoramiento del Ejército, y de pericia de los miembros — de la misión" . Y en otro más: "El primer raid militar aéreo se verificó con tan admirables resultados, que el Gobierno y las más— altas autoridades militares han enviado una entusiasta felicitación al Coronel Guichard, Jefe de la Misión Francesa de aviación, a la cual queremos unirnos nosotros del modo más efusivo."

Alentando el Coronel Guichard por este primer éxito, a el reconocido, por el Gobierno y la opinión pública en términos que hablaban muy alto de su capacidad no discutida, a su regreso de la capital de la República concibió la idea de realizar otro vuelo semejante a la ciudad de Manizales. Esta empresa era aún más atrevida que — la anterior, como a nadie puede escapársele, pues es preciso no — olvidar que por aquellos tiempos aún no existía el servicio de radiocomunicación, entre nosotros, ni el de meteorología se había empezado a organizar siquiera, ni existía un solo campo de aviación que mereciera tal nombre, ni los aparatos de navegación tenían la precisión y exactitud de los de ahora, ni estaba en uso el paracaídas para poderlo utilizar en caso de emergencia, y había que — trasmontar, nada menos, que la cordillera central a una altura no inferior a los 5.000 metros, buscando el mayor margen de seguridad posible en caso de insuceso y atrevérsele con coraje y pericia a una topografía hostil como ninguna para empresas de tal naturaleza . Con todo, el proyecto pasó a ser luego una estupenda — realidad, tras de concienzudos estudios y ensayos llevados a efecto por quien iba a probar con hechos incuestionables la posibilidad de establecer un servicio que para ese entonces, y por muchos

era considerado de imposible realización. Fue así como el día 11 de mayo de 1921, después de haber hecho escala en Mariquita a fin de lograr favorables condiciones metereológicas al paso de la cordillera, las ruedas del G-3 tocaron tierra precisamente sobre la señal que de antemano se había ordenado colocar en el sitio de la Enea, escogido para el tan deseado y peligroso aterrizaje.

PRIMEROS ACCIDENTES

En los primeros días de junio de 1921, el primer "Caudrón G-4" - de bombardeo fue ensayado por el Coronel Guichard quien preparaba en ese entonces un vuelo a Manizales. El 16 de junio el "Caudrón G-4" despegó de Flandes llevando como piloto al Coronel Guichard y como observador al Cadete Humberto Hoyos Robledo, oriundo de Manizales, a quien llamaban familiarmente " el Chato Hoyos ", ya que quizás por una imprudencia suya en un accidente de motocicleta en Europa lo había dejado sin narices.

A las tres horas de haber despegado el avión se supo en la Escuela de que el coronel Guichard había sufrido un grave accidente en las proximidades de la "Enea", a consecuencia del cual el avión se había perdido en su totalidad. A Guichard, por fortuna, no le había ocurrido nada, pero la mala estrella de Hoyos, que por lo visto estaba ensañada contra él desde Europa - contra él ó contra sus narices- , le había quitado de su rostro el pequeño apéndice que le quedaba en la cara como recuerdo de lo que alguna vez habían sido narices de cuerpo completo.

A las 8:30 levantó vuelo el bimotor G-4 llevando como piloto al Coronel Guichard y observador al Teniente Torres Durán, pero al llegar a Tocaima fallaron los motores (era muy extraño en aquellos tiempos heroicos los motores no fallaran con desoladora frecuencia) y el francés hubo de regresar también a Flandes, pero con tan-

mala suerte que al aterrizar su tren de aterrizaje tropezó con un gigantesco hormiguero (cosa que hace ver que con las serpientes-cascabel, los zancudos y los hormigueros, la Base Aérea parecía a veces un zoológico en el que se debatía por hacerse grande nuestra juvenil aviación), lo que le ocasionó un capotaje a bastante-velocidad. Los dos cadetes pilotos que habian sido asignados desde algún tiempo atrás para ayudar a los pilotos en el mantenimiento de los aviones de escuela, contemplaron cómo una figura larga-como un viga (Guichard era un hombre bastante alto) salía disparado como una bala hacia el centro de la pista por haberse roto las correas que lo fijaban al asiento. Inmediatamente corrieron hacia el sitio adonde había caído. El Director de la Misión Francesa de Aviación en Colombia había sufrido tan graves lesiones que hubo de rescindir su contrato con el Gobierno Nacional y regresar a su país.

El Teniente Torres Durán, por lo que a él respecta, corrió con — más suerte en el insuceso: las correas que lo ataban al asiento — resistieron más que las de Guichard, aún cuando hubiera tenido — que soportar una situación por demás incómoda, atrapado invertido como estaba en su asiento, del cual se consiguió sacarlo al cortar las correas y libertarlo de los escombros del bimotor.

PRIMER DESFILE MILITAR Y REVISTA AEREA

Con motivo de la celebración del 20 de julio, y como número especial del programa se incluyó en él, la participación de la Escuela Militar de Aviación de Flandes. Era ésta la primera vez que la Aviación, como quinta arma del Ejército, tomaba parte en el desfile militar que todos los años, y para esa fecha, se llevaba a cabo en la capital de la República en conmemoración de tan fausto — suceso.

Cuarenta (40) Cadetes, con sus oficiales de planta, desfilaron ese día ante la tribuna presidencial, mientras los aviones A-1 y A-2, piloteados por Jonnar y Pillot, maniobran a baja altura ante el a sombro y delirio de todos los concurrentes.

PRIMER VUELO "SOLO DE UN ALUMNO COLOMBIANO"

A principios de 1.921, escribió el Coronel Guichard como prólogo del manual "curso preparativo de mecánica":

"Son nuestros votos más ardientes porque el pabellón tricolor, oro azul y sangre, enarbolado por los pilotos colombianos, flote muy en breve en el cielo de la bella América, dando lustre y gloria a su bien amada Patria - Coronel René Guichard - Jefe de la Sección de Aviación".

Al avanzar el funcionamiento de la Escuela, comenzó el gobierno - a apreciar lo costoso de la operación de la misma, en un momento de grandes dificultades económicas para el país. A mediados de Ju nio de 1.921, se escucharon las primeras frases de alarma debido a que se vislumbraba su clausura en fecha muy próxima.

Hasta ese momento los vuelos que se habían desarrollado habían si do de doble comando, o sea de un alumno acompañado de un instructor. Y así se llegó a la mañana del 18 de junio de 1.921.

Estaba encargado de la Dirección de la Escuela el Mayor Felix Cas tillo Mariño, ya que el Director, Coronel Gabriel de Páramo se ha ba bía ausentado a Bogotá para tratar asuntos oficiales.

Es entonces cuando para salvar la vida de la Escuela y el futuro de la Aviación Militar Colombiana el Mayor Castillo Mariño, con apenas nueve vuelos de doble comando, realizó el "primer vuelo solo" de un alumno colombiano en la Escuela de Flandes logrando producir en el país una extensa ola de optimismo sobre la capacidad y habilidad de los colombianos para volar.

Otro de los alumnos, Justino Mariño, quien debió alistar la aeronave para el histórico y feliz vuelo, lo relata en carta; algunos de cuyos apartes se transcribe :

"Hoy no puede menos de participar a usted el placer y el terror que en las primeras horas de la mañana se aposentó en nosotros y que hasta ahora y en adelante nos acompaña. Lo primero, paso a relatarle lo ocurrido en este día que sobresaldrá siempre resplandeciente en las páginas históricas de la Aviación por los máximos rasgos de heroísmo, sangre fría y talento, pero quisiera me retiré otra vez y cuando me dí cuenta, el aparato empezó a avanzar y siguió con toda la velocidad; pero nó creíamos se fuera a encumbrar. De pronto observamos que se levantó de la tierra, pero que parecía más bién como si flotara sobre las olas de un mar enfurecido; se paraba en la cabeza, en la cola, ya se caía, ya se levantaba y, por fin siguió una dirección un poco estabilizada, pero ascendiendo. ! Qué angustia en esos momentos y sin modo de poderlo salvar ! corríamos y nos mirábamos unos a otros y el pánico y admiración aumentaban. Observámos que por fin adoptó una línea de vuelo correcta, dando la de vuelo detrás del campo y siguiendo en dirección a Bogotá. Estaba alto y nos propusimos a seguirlo con la vista, pero hizo virajes y dió frente al campo; se había retirado unos 3.000 metros.

El Coronel Guichard, que en esos momentos llegaba, al saber lo ocurrido se puso mústio y medio muerto, decía : "Mon Dieu". Esperar el fin. Qué loco !. por sobre Girardot venía y empezó a descender sin darle inclinación al aparato sino reduciendo el gas,

etc. pero con muy buena dirección a la pista, Se reflejaba un fin desastroso y veíamos desaparecer la figura gallarda del Mayor. - Bastante alto apagó el motor y descendía con imponencia y orgullo al mismo tiempo que con suavidad de manera que la felicidad volvió a nosotros y, como a 20 metros del suelo, repitió lo de la salida y cayó en el momento favorable en que el avión estaba en buena — posición, aunque con un poco de brusquedad.

PRIMERA VISITA COMISION PARLAMENTARIA

Los corazones se salían de nuestros pechos y un estruendo: "Viva-el Mayor Castillo", resonó en el llano del Tolima, seguido de — otros más al piloto Colombiano y, además aplausos por lo valiente y atrevido, que creímos se convirtiera en tumba suya. Llegué primero para abrazarlo y felicitarlo. Miré luego el aparato; ninguna cosa le había sucedido. y observé las actividades tanto en las — instalaciones en tierra, como el desarrollo de los vuelos. Al fi Se declaró fiesta nacional, se hizo el Pabellón y en el Casino hicieron brindis todo el día y varios peroraron por tal motivo.

El Coronel Guichard dirigió al Señor Ministro de Guerra el siguiente telegrama:

"Flandes, Junio 18/21- Ministro de Guerra-Bogotá. El Mayor Casti-llo efectuó hoy vuelo solo con magnífico éxito. Felicito cordial-mente Aviación Colombiana por feliz realización (Fdo) René Gui-chard".

El Ministro contestó en los siguientes términos:"Enterado hazaña-oficial Colombiano que demuestra aprovecha lecciones dadas por Mi-sión Francesa (Fdo). Jorge Roa."

Y el 13 de septiembre de 1921 efectuó su "primer vuelo solo" al Además el Señor Ministro de Guerra dirigió al Mayor Castillo Mari-ño el siguiente telegrama: "Mayor Castillo Mariño-Flandes- compla-cido felicítolo por primer ensayo de habilidad y extremado valor-

que honra al Ejército del que es usted digno representante en el Arma de la Aviación (Fdo) Jorge Roa."

Es innegable que el país se conmovió por la hazaña. La Escuela-- sobrevivió y un gesto casi épico señala la iniciación de los pilo-- tos colombianos en la conquista del aire patrio.

PRIMERA VISITA COMISION PARLAMENTARIA

El costo de mantenimiento de la Escuela preocupó el Parlamento -- y fué así como una comisión del Senado de la República y de la -- Cámara de Representantes la visitó el 10 de septiembre de 1.921. La comisión inspeccionó y observó las actividades tanto en las -- instalaciones en tierra, como el desarrollo de los vuelos. Al fi-- nalizar su visita dirigió la siguiente comunicación al Señor Mi-- nistro de Guerra:

"Con verdadero entusiasmo vimos elevarse en los aires con los -- Cuadrones a los dignos oficiales Mayor Felix Castillo Mariño, Ca-- pitán Luis Silva Gómez, Teniente Delfín Torres Durán y Abraham -- Liévano y Subtenientes Eduardo Gómez Posada, quienes a pesar del fuerte viento pilotearon bien y aterrizaron sin novedad, hecho -- que aplaudimos por tratarse de los primeros militares colombia-- nos que merced a su esfuerzo y constancia obtienen ese triunfo -- (Fdo) Victor M. Salazar, Sabino Hernandez, Carlos Jaramillo Isaza, Ricardo Jimenez Jaramillo. J.M. Philips, Julio Plaza, Jo-- sé A. Llorente y Moises García R."

Y el 13 de septiembre de 1.921 efectúa su "primer vuelo solo" el entonces Teniente Delfín Torres Durán, más tarde un brillante -- General de la República.

El Teniente Torres Durán relató, su primer vuelo solo en las páginas del " Gráfico " del 22 de octubre de 1.921. Se tienen aquí los siguientes apartes :

Imposible experimentar como pasajero en la altura, la honda — fruición de un aviador. La recia lucha del avión contra el aire los saltos que le hace realizar el desequilibrio de la atmósfera y el ruido incensante del motor, pone en el espíritu del piloto el coraje del luchador .

Ya en el aire solo con mi avión, conocí las turbulencias aéreas; me persuadí que es la más hermosa y bella creación que se puede encontrar sobre la tierra, y como piloto inexperto llegué al convencimiento de que el aeroplano se gobierna y dirige más con el cerebro y con el alma que con las manos y los pies.

PRIMEROS PILOTOS DE PISTA

La Escuela continuó su difícil existencia venciendo todos los — obstáculos. Para octubre de 1.921 cinco (5) oficiales colombianos habían volado solos. Fueron ellos, el Mayor Felix Castillo — Mariño, el Capitán Luis Silva Gómez, los Tenientes Delfín Torres Durán y Abraham Liévano y el Subteniente Eduardo Gómez Posada.

Estos fueron los antecedentes que sirvieron al gobierno nacional para dictar el cuatro de octubre de 1.921 el Decreto No. 1153 — por medio del cual confirió el título de "Pilotos de pista" a — los cinco oficiales ya mencionados, siendo la primera vez en la historia de la Aviación Colombiana que ello ocurría y fué además, el único título oficial otorgado por medio de disposición legal — que se confirió durante toda la etapa del funcionamiento de la — Escuela Militar de Flandes a un grupo de sus alumnos de pilotaje.

El Decreto, cuya importancia es máxima e nuestra historia aeronáutica, dice en su artículo segundo : " Ascíendese a la categoría de PILOTOS DE PISTA a los Señores Mayor Felix Castillo Mariño, Capitán Luis Silva Gómez, Tenientes Delfín Gómez Durán y — Abraham Liévano y Subteniente Eduardo Gómez Posada. COMUNIQUESE y PUBLIQUESE.— Dado en Bogotá a cuatro (4) de octubre de 1.921. (Fdo) Marco Fidel Suárez — Presidente de la República. "El Ministro de Gobierno encargado del despacho de Guerra, Aristóbulo Archila.

4 DE ABRIL DE 1.922

PRIMER VUELO OFICIAL DE LA AVIACION MILITAR

La historia de la Escuela registra las frecuentes visitas que durante el año de 1.921 hizo el Doctor Jorge Roa, Ministro de Guerra como permanente interesado y admirador de los Vuelos que allí se ejecutaban; lo mismo que las visitas efectuadas por el Señor Ministro de Guerra Dr. Aristóbulo Archila acompañado por altos Oficiales del Estado Mayor.

Ese día el nuevo director de la Escuela Coronel Efraín Rojas Acevedo (reemplazó al Coronel Gabriel Delpáramo) designó al alumno José Ignacio Forero para que realizara un vuelo ante tan distinguidos visitantes. Pero dejemos que sea su Autor quien lo describa : " Pedí permiso para retirarme, di media vuelta y me dirigí al Caudron G-3 que me esperaba como un viejo amigo, ya en la cabecera de la pista. Mientras calentaba el motor rotati-

vo del "Caudron G-3" y mientras revisaba los modestos instrumentos de abordó, mi imaginación se echó a volar locamente, persiguiendo los más curiosos razonamientos: si el vuelo habría de iniciarse bien, si el motor no "estornudaría" al decolar (cosa frecuente en aquella época), si el aterrizaje sería una "pincelada" o una serie de brincos que producirían sin duda alguna la rotura del tren de aterrizaje, o de las delgadas cuerdas de caucho que constituían sus amortiguadores, o bien el rompimiento de los cuatro débiles largueros que formaban el fuselaje. Se agregaba a todo esto en esos momentos de verdadera intensidad psicológica y moral, la impaciencia de mis compañeros cadetes, en cuyo semblante tenso se adivinaban los mismos pensamientos que me sacudían a mí mismo. Y todo aquello, por pueril que pueda parecerles ahora a muchos, tenía en aquel momento una significación increíble: del resultado de mi vuelo en presencia de la alta Jerarquía Militar Colombiana, dependía nuestro futuro. De él también se desprenderían dos realidades inmediatas: de la primera, si todo salía bien, quedaría demostrado ante el Gobierno que la juventud colombiana estaba capacitada para dominar el espacio aéreo, mejor aún, inclusive, que los pilotos extranjeros, y aún más, que su coraje y su patriotismo habrían de escribir posteriores páginas de honor y de gloria para la República. De la segunda, que si ese vuelo tenía alguna falla, ésta vendría a sumarse, alegremente, al ambiente de escepticismo con que se miraba la Aviación Militar en sus comienzos, escepticismo aumentado de dudas, de hostilidad por parte de todos nuestros conciudadanos acerca de las capacidades que nosotros teníamos para volar. No se olvide por otra parte, que la "mentalidad sobre asuntos aéreos" del país en la época era completamente nula, que la única locomoción que agradaba a la mayoría de los colombianos era el caballo o la mula. Y, como si esto fuera poco, este avioncito "Caudron G-3" en el que se iba a efectuar el primer vuelo oficial, era lo único que quedaba en servicio. Los otros estaban seriamente averiados y se carecía de los repuestos necesarios para repararlos.

parte de los conocimientos que le son necesarios al piloto para mantenerse con seguridad en el aire, para aterrizar en una

El aparato respondió a los comandos. Obedeció. Se elevó lenta, majestuosa, gallardamente, en el cielo de Flandes. El primer vuelo oficial de la Aviación Militar Colombiana que me había sido encomendado fue un éxito total.

VII - CLAUSURA DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION DE FLANDES

En los primeros meses del año de 1922, es decir, al año de haberse inaugurado la Escuela Militar de Aviación en Flandes, el Ministro de Guerra del Gobierno del Señor Presidente JORGE HOLGUIN, Doctor ARISTOBULO ARCHILLA, practicó una detenida visita a la Escuela a fin de hacer el balance de labores y llegó a las siguientes conclusiones:

- a. Los resultados obtenidos no correspondían a los cuantiosos gastos que el mantenimiento de la Escuela requería.
- b. La Escuela necesitaba de nuevos aparatos y de un profesorado suficiente que demandaría erogaciones a las cuales no podría atender debidamente el Tesoro Nacional.
- c. La instrucción que se había dado en Flandes durante el año de 1921 a 1922 fue meramente práctica, pues no se pudo formalizar la instrucción teórica, la que en gran parte correspondía al Coronel Guichard, quien por las dificultades del idioma y la poca constancia para enseñar, no le dió forma a dicha instrucción.
- d. La instrucción de pilotaje fue hecha por los pilotos franceses JONNART y POILLOT, quienes dejaron en aptitud de volar a cinco oficiales y ocho cadetes pero careciendo de la mayor parte de los conocimientos que le son necesarios al piloto para mantenerse con seguridad en el aire, para aterrizar en cam

pos desconocidos y para verificar viajes solo.

- e. Comparando el desarrollo de las Escuelas de Aviación de nuestro país con el de las Escuelas de Aviación para Oficiales y Suboficiales de otros países, como por ejemplo la Argentina, el Ministro Archila dedujo sin mayores esfuerzos que aquí -- fué muy poco lo que se enseñó a los alumnos.

Además de este balance poco favorable para la misión francesa el Gobierno -- se encontró con el hecho de que el Coronel Guichard-- se retiró de la Escuela en Noviembre de 1.921 y se vino a Bogotá por motivos de salud, y a pesar de que transcurrieron tres meses sin que hubiera vuelto a sus labores en la Escuela, desatendiendo la orden del Ministro de Guerra y luego de que el Ministro lo -- llamó seriamente al orden, el Gobierno resolvió terminar el inci-- dente con la rescisión del contrato celebrado con Guichard.

Por todas estas razones el Gobierno del Señor Presidente JORGE -- HOLGUIN dictó el decreto No. 580 de 1.922 (abril 28) por el -- cual se suspendió el funcionamiento de la Escuela Militar de -- Aviación y se facultó al Ministerio de Guerra para determinar -- la distribución y licenciamiento del personal y para disponer lo conveniente respecto del material y demás elementos de la Escue-- la. En virtud de esta facultad el Ministerio impartió las órde-- nes del caso para desarmar los hangares y transportarlos con todo el material a Madrid, a la finca " La Granja ". Duro golpe fué -- este para los alumnos fundadores de la Escuela de Aviación. Estos distinguidos Oficiales y Cadetes de la primera Escuela no se desa-- nimaron; siguieron luchando para conseguir el triunfo de sus pa-- trióticas aspiraciones, unos como el hoy Coronel Piloto en Reti-- ro José Forero buscaron la forma de hacer estudios profesionales en el exterior, otros continuaron en el ejército pero haciendo -- campaña para obtener el restablecimiento de la Escuela. Dicta--

ban conferencias, escribían artículos " palanquearon" y aún "lagar teaban". Los de más allá siguieron su existencia al lado de los motores y del cielo acogedor dedicaron luego la mayor parte de su vida al servicio de la Aviación Militar, en donde su labor coronó ilusiones apenas acariciadas a orillas del Magdalena.

Pero, entre los que continuaron enamorados de su ideal y cuando ya no guiaba débiles máquinas de tela y madera, sino con experta y firme mano piloteaba rápidas aeronaves, uno cayó abatido tempranamente. Ese fué Eduardo Gómez Posada, el primero de los Fundadores de Flandes en inmolarse en su sueño aeronáutico. Su coraje, la firmeza de carácter su tenaz devoción, lo han colocado entre los aviadores admirables de nuestra Fuerza Aérea.

Los "Caudillos" de la Escuela regresaron a su Patria por tres veces. Un capítulo, corto pero heroico en la historia del ejército nacional colombiano, había doblado una brillante página. Allí existían muchas y muy bellas HASTA QUE EN FLANDES SE PUSO EL SOL el orgullo, ni el coraje, ni la dignidad, ni mucho menos la apariencia de pruebas al país de una fuerza aérea militar. Era un paréntesis. No podía.

Desarmados, metidos en unos cajones, rotulados como si fueran mercancías para la venta al público, los aeroplanos de la Base de Flandes fueron arrumados como material inútil e inservible en una vieja hacienda sabanera de Madrid (Cundinamarca), la antigua " Serrezuela " o " Quinta Córdoba " de los aristócratas capitalinos. La primera tentativa para crear la quinta arma en Colombia, surgida de la histórica ley sancionada por el Presidente Suárez en Diciembre de 1919, había durado menos de tres años. La misión francesa regresó a su país después de haber logrado con no pocas dificultades que se les pagaran sus sueldos atrasados, para lo cual debieron haber hecho, además, una especie de huelga de instrucción" huelga violada altiva y audazmente por el Mayor-Mariño, quien voló solo en un momento de rebeldía para demostrar el coraje de los pilotos militares del país. Los alumnos se dispersaron. La tentativa de Flandes había sido un fracaso aparente Y es preciso decir que aparente porque su corta pero activa y brillante existencia había dejado la esperanza de algo muy grande.

VIII -

Caer para levantarse en seguida no es caer. A la naciente e incipiente aviación militar colombiana le faltaba todavía un largo — y doloroso calvario. Lo de Flandes había sido una etapa: la primera. Quizá élla fué la más brillante de todas por lo mismo que fué la más difícil también. Rigores de presupuesto, exigencias de administración, necesidades imperantes del momento, incompreensión de la gente, igualmente hicieron que abandonaran la Base de Flandes. Para siempre. Se guardaron así los uniformes. Se dispersó el personal. Se empacaron los aviones en cajas. Se oxidaron las mallas que protegían el terreno. Sobre la pista volvió a crecer la yerba libremente. La maleza trepó por los parales en guadua de los hangares: Un fantasma de silencio lo envolvió todo. No se volvieron a ver más sobre el limpio cielo del Tolima los aviones "Caudrón" de la Escuela regresaron a su Patria los franceses. Un Capítulo, corto pero hermoso en la historia del ejército nacional colombiano, había doblado una brillante página. Atrás quedaban muchas y muy bellas proezas. Pero no se habían acabado ni el orgullo, ni el coraje, ni la dignidad, ni mucho menos la esperanza de proveer al país de una fuerza aérea militar. Era un paréntesis. No podía ser epílogo. Muchos "vacíos" vendrían luego. Estaba escrito para que la Fuerza Aérea Colombiana fuera realmente grande, necesitaba de manera imperiosa que en sus orígenes todo estuviera hecho — con levadura de decepciones. Con inquietud de problemas. Con ansiedad de futuro. Sólomente así podría templarse su ánimo, moldear la recia y sólida personalidad de su estado actual.

Los Cadetes en posición de firmes,, oyeron la lectura del decreto de clausura. Obedecieron como buenos, como colombianos. hicieron el saludo militar. Había un rictus tenso en los rostros de todos.

Al año siguiente ingresaron al curso "A" de pilotos. Sin embargo la aviación colombiana había nacido ya. Nada, ningún contratiempo, el menor obstáculo, podría detener su ascenso glorioso.

VIII - RESURGIMIENTO DE LA AVIACION MILITAR. DECRETO No. 1756 NOVIEMBRE 8 DE 1.924. LA ESCUELA DE MADRID.

Al principio de 1924 el Mayor Delfín Torres Durán, alumno piloto de la Escuela de Flandes, interpuso toda su influencia ante el Ministerio de Guerra para que se permitiera armar uno de los aviones Caudron G-3, de los que se encontraban desarmados y arrumados en la granja de Madrid, desde hacía ya dos largos años. La simpática y enérgica personalidad del Mayor Torres Durán venció las resistencias iniciales del Ministro y logró que se concediera la autorización para montar uno de aquellos aviones.

Mediante Decreto No. 1756 de Noviembre 8 de 1924, el gobierno presidido por el General Pedro Nel Ospina restableció la Escuela Militar de Aviación destinándole como base una vieja granja situada en las inmediaciones del municipio de Madrid (antes la "Serrezuela"); allí mismo donde habían ido a parar en grandes cajones como mercancías en depósito los aviones de instrucción, con los cuales se había instalado la primera Escuela en Flandes, cinco años antes, el 15 de Febrero de 1925 se inició el primer curso de pilotaje en esta segunda etapa de nuestra aviación militar, figurando como alumnos del Capitán José Delfín Torres Durán, los Tenientes Eduardo Gómez Posada, Buenaventura Caicedo, Carlos A. Vergara; -- los Subtenientes Guillermo Cote, Francisco Santos y Ernesto Gutiérrez. Al año siguiente ingresaron al curso "A" de pilotaje; el Subteniente Heriberto Gil y los Alféreces Hernando García y Camilo Daza, y al Curso "B" que se inició igualmente ese mismo año, -- los Tenientes Abraham Liévano, Luis F. Gómez Niño, Ernesto Esgue-

rra, Ernesto Esguerra, Andrés M. Días, Manuel S. Durán, José M. Rodríguez y Nestor Meza.

Este nuevo curso, o la nueva etapa de la Escuela, estaba bajo la Dirección de la Misión Militar Suiza que comandaba el Teniente de aviación Henri Pillichody, Mayor Honorario del Ejército Colombiano. Para los cursos el gobierno nacional había adquirido tres aviones " Wild" clasificados con los números 11, 13 y 14 con motor en "V" y 120 HP.

Si en Flandes era el trópico con todas sus inclemencias, en Madrid, era la bucólica con todos sus paisajes enternecedores. La región era un vasto conjunto de grandes haciendas de ganado, de campos de cebada, de lecherías. Los Linderos de las haciendas estaban delimitados por altas filas de eucaliptos que punteaban el paisaje como airosos mojones. (Para sus escapadas los alumnos debían tomar la vía de Faca puesto que ir a Bogotá por ferrocarril era exponerse demasiado). La vieja casa de la antigua granja de Madrid, convertida en alojamiento y en casino de Oficiales, tenía cierto aire rumboso, y comparada con las "instalaciones" de Flandes era algo de lujo, sin serlo, naturalmente. Era una sólida construcción cuyo frente disponía de un amplio corredor que remataba en sus dos extremidades por dos habitaciones con ventanales al jardín delantero, adaptados para oficinas allí donde había habido antes " cuarto de vidrios ". Una airosa escalerilla que se abría en semicírculo en su base conducía al corredor principal de acceso a la casa. Estaba situada en las afueras de la población, en el centro de un terreno plano como todos los de la sabana, desde luego, se hallaba unida a Madrid por un carreteable que en épocas de lluvia se convertía en un fangal y que en el verano levantaba nubes de polvo cuando algún vehículo se aventuraba a transitar por allí.

En ese ambiente bucólico y apacible la Escuela Militar de Avia-

ción alcanzó a vivir tres escasos años. No existía por entonces un sólido piso en las esferas gubernamentales sobre su destino— futuro. Había, sí inquietud en el ambiente y sus necesidades materiales se satisfacían apenas a medias.

PRIMERAS ESCUADRILLAS SOBRE BOGOTÁ

En 1927 con ocasión del 7 de agosto, sus pilotos efectuaron el — primer vuelo en escuadrilla sobre Bogotá, en máquinas conducidas— por el Capitán Eduardo Gómez Posada, por el Teniente Heriberto — Gil y por el Alférez Camilo Daza.

UNA VEZ LA AVIACIÓN MILITAR

OTRO VIACRUCIS : NUEVA SUSPENSIÓN DE LA ESCUELA

Menos de un año después, lo que tanto se temía ocurrió. El 31 de Julio de 1928, el gobierno nacional canceló el contrato con la — misión suiza que dirigía el mayor Pillichody, encargándose de la — dirección de la Base el Mayor Ricardo Vanegas. La Escuela, sin em— bargo, estaba herida de muerte. Su agonía no hacía sino prolongar— se. La crisis fiscal que se extendía por todas las esferas oficia— les obligando recortes e imponiendo restricciones de toda natura— leza, llegó también por el polvoriento camino hasta las escaleri— llas de acceso a la antigua granja de Madrid. Por Resolución No. 215 de diciembre de 1928, el Director General de Aviación General Manuel Quiñones Trujillo y a consecuencia de tantos problemas im— posibles de resolver por carencia de presupuesto medianamente ade— cuados, siquiera, suspendió la Escuela Militar de Aviación de Ma— drid.

Nueva dispersión de pilotos, de alféreces, de mecánicos. Nuevo repliegue hacia el sector civil que en cada crisis de la aviación militar se enriquecía con unidades procedentes de las Fuerzas Armadas, Madrid como Flandes, también tuvo vida efímera. Los "Wild" volvieron, como en su hora los "Caudrón", a sus gigantescos cajones de madera. Los motores reiniciaron su curso de oxidación forzosa. A los terrenos que rodeaban la pista regresaron plácidamente las vacas como a un terreno reconquistado. Y solamente los chopos del lindero, goteando en invierno, dieron la impresión de haberse puesto a llorar. la segunda escaramuza también la había perdido la Fuerza Aérea...

... los aviones permanentemente militares y tres Fiedling. Como alumnos se mencionan los Capitanes: José Calvo, Francisco Santos, José A. Cabrera, Alberto Duarte; y los Tenientes Aurelio Gutiérrez, Eduardo Escobedo, Enrique Ganche Velasco, José J. Obando, etc.

OTRA VEZ LA AVIACION MILITAR

A principios del año de 1929 regresó al país el Teniente ARTURO POSADA quien se graduó en la Argentina como Aviador Militar y Naval. Se le destinó a la Escuela de Aviación como Instructor y fué así como en Febrero de 1929 con la cooperación decidida de este distinguido oficial, con la colaboración del Teniente Camilo Daza y del experto mecánico TODHUNTER (quien acompañó a Méndez Rey en su vuelo New York - Bogotá y que fué contratado por el Gobierno) se autorizó la reanudación de las tareas en la Escuela.

El 20 de Marzo fué nombrado Director de la Escuela el Teniente Coronel LEOPOLDO PIEDRAHITA. El 11 de abril de 1930 llegó a la Escuela la nueva Misión Francesa presidida por el Comandante Pierre Chataeauvieux, quien contando con la colaboración de distinguidos oficiales colombianos como instructores de pilotaje los cuales habían regresado del exterior donde hicieron estudios de aviones abrieron nuevas esperanzas para el futuro del arma. No obstante -

la buena voluntad puesta por esta misión y la total colaboración de que disfrutó por parte del personal Colombiano, las deficiencias del presupuesto echaron una vez más por tierra los deseos - porque esta tercera batalla trajera un triunfo tan largamente esperado. Y ésta también habría de perderse, poniendo a prueba el coraje y la voluntad de quienes creíamos que sería la definitiva. A principios de 1.932, el Gobierno canceló el contrato de esta segunda Misión Francesa de Aviación Militar.

Cabe recordar que la instrucción de esta etapa, se realizó en - tres aviones Wild, primeros aviones genuinamente militares y tres Fledling. Como alumnos se mencionan los Capitanes: José Estevez, Francisco Santos, José A. Cabrera, Alfredo Duarte; y los Tenientes Aurelio Gutierrez, Eduardo Escandón, Enrique Concha Vanegas, José J. Obando, Uladislao O'Byrne y Hernando García-.

CUAL ERA LA SITUACION DE LA AVIACION MILITAR PARA EL CONFLICTO ?

CONFLICTO CON EL PERU

El 2 de septiembre de 1.932, los colombianos saltaron de sus lechos para hallarse ante una noticia desconcertante; Colombia y - Perú se hallaban enfrentados en un conflicto bélico. Las sirenas y pitos anunciaban la decisión inexorable adoptada por el Congreso Colombiano, a petición del Presidente Olaya Herrera, de hacer respetar la soberanía y la legitimidad territorial en el Trapecio Amazónico cuya Capital, Leticia había sido invadida por tropas regulares del Ejército Peruano. Esta crisis sin antecedentes entre dos países bolivianos obligó al Gobierno de Colombia, en guarda de su Soberanía, a disponer la inmediata movilización de destacamentos militares hacia la zona de

la conflagración.

La Aviación, que ya había experimentado su eficacia demoledora en la primera Guerra Mundial, resultaba, lógicamente, el arma ideal para hacer a las circunstancias. Con mayor razón táctica en este caso, toda vez que el escenario de este suceso se hallaba a muchos kilómetros de la capital, en medio de la selva virgen e inhóspita que priva de accesos rápidos a la civilización por las vías terres tres y fluviales-. Quienes tenían sobre sus hombros la máxima responsabilidad de tal emergencia, comprendieron la importancia de una aviación militar suficientemente dotada que nó puede ser fruto de la improvisación, y tomadas las medidas conducentes a enmendar errores y conceptos basados generalmente en equívocas apreciaciones.

CUAL ERA LA SITUACION DE LA AVIACION MILITAR PARA EL CONFLICTO ?

Se disponía de cinco aviones Wild, de un solo motor, de tela y ve locidad de unos 110 kilómetros por hora, los cuales aterrizaban - en 100 a 120 metros y levantaban vuelo en pistas de 150 a tres--- cientos (300) metros de longitud. No está por demás decir que ya tenían vencido su período de cesantía.

El problema de combustible era grave por la sencilla razón de -- que se pensaba utilizar como aviones de bombardero los aparatos del servicio comercial que la " Scadta" tenía a su servicio entre -- Falandes y Barranquilla, aviones con flotadores ya que en aquel mo mento y hasta cierto punto no servía ninguna otra máquina con -- distintas características a éstas. En el primer instante la Scadta

le cedió al Gobierno tres aviones "W" de un sólo motor, con los números 201, 202 y 203, los que iniciaban el transporte de aprovisionamiento y el de movilización de cierto personal de Oficiales de alta graduación, cuya presencia se hacía indispensable— en la frontera.

Y de personal de Pilotos, cómo estábamos?, menos de una docena — de valerosos muchachos, formados los unos en la Escuela de Flandes, otros en la de Madrid y algunos en el exterior: Gómez Posada, Gil, Liévano, Satamaría, Lema Posada, Méndez Rey, Daza Díaz, Gómez, Niño, Esguerra, Mendez Calvo, que fueron los héroes de alzada al aventurarse en aquellas naves inseguras, por rutas inesperadas, sobre los colosales ríos solitarios, para realizar los primeros vuelos y entrar en contacto con nuestras perdidas guarniciones del sur.

Todos los pilotos militares fueron concentrados en Bogotá y llamadas las reservas civiles que para entonces prestaban sus servicios a la recién creada sociedad Colombo-Alemana de transportes-aéreos (Scadta), A este se unieron algunos pilotos alemanes de la misma Empresa, entre ellos Herbert Boy, veterano Coronel de — la Fuerza Alemana, asimilado con el mismo rango de la FAC.

PRIMERAS ESCUADRILLAS AL SUR

Hacia el sur enrumbo la primera escuadrilla de Aviones " Wild" — 106, partiendo de Madrid con escalas en Flandes, Neiva, Altamira y Potosí.— Delante del bastón de éstas frágiles Unidades iban — los siguientes Oficiales: Arturo Lema Posada, Joselín Forero, Camilo Daza, Luis F. Gómez Niño, Benjamín Méndez Rey, Jorge Méndez Enrique Santamaría Manciny, Andrés M. Díaz, Eduardo Gómez Posada y Ernesto Esguerra.

ALGUNAS CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES " WILD "

Eran naves bastantes desvencijadas, con motores "Bristol, Júpiter tenían un excedente en horas de vuelo como es difícil suponerlo, huérfanos de toda reparación que realmente valiese la pena, por la muy simple y elemental razón de que en aquella época no había talleres adecuados para ponerlos al día, y no solo talleres sino también mecánicos y, lo que es mucho más grave todavía herramientas con las cuales aquellos pudieran trabajar.

Las condiciones aerodinámicas de estos aviones "Wild" eran magníficas, por otra parte. Su superficie de sustentación era excelente y su planta motriz de 550 HHP, le daba características bastante especiales para salir y aterrizar en campos pequeños, Su tasa de ascenso era rápida y el techo muy suficiente para cruzar las elevadas cordilleras a buena altura.

En cambio tenían escasos instrumentos de navegación. Sus brújulas andaban locas, perdidas, a fuerza de usarselas, descompensadas totalmente por el exceso de servicio. Su hélice de madera, tenía las palas bastante averiadas. Las ruedas del tren de aterrizaje carecían de frenos, cosa ésta que había sido reemplazada por un patín de cola. Como si esto fuera poco, para hacer "arrancar" uno de estos traqueados motores " Bristol Júpiter " era preciso e inexorablemente necesario utilizar un curioso aparato en forma de tripode metálico de unos tres metros de altura en cuya extremidad iba un enrollamiento de cable de caucho terminado con un acoplamiento a la hélice. Abajo, al mover un trinquete, los cables de caucho se desenrollaban, haciendo con esto girar la hélice y prendiendo el motor. Este curioso y pesado artefacto se llamaba " Demarre " . Y lo que es mucho más original todavía, era inexorablemente indispensable llevarlos bien atados debajo del fuselaje ó colocarlos sobre las alas sujetándolos con lazos a

los montantes ... Se viajaba, pues, con "Demarre" a bordo, si era que en realidad se quería despegar después de haber tocado tierra en alguna parte...

PRIMER SERVICIO DE CORREO MILITAR Y PASAJEROS

La emergencia internacional con el Perú se aceleraba por momentos, dramáticamente, y nuestras tropas partían de continuo a distantes y diferentes sitios del Sur, haciendo con ello absolutamente indispensable que nuestra pequeña y modesta Fuerza Aérea tomara inmediatamente la iniciativa para asegurar el transporte del correo aéreo, de elementos bélicos, de personal militar, de sanidad, de drogas, etc.

Dadas estas circunstancias excepcionales, el Ministro de Guerra, Capitán Carlos Uribe Gaviria, y el Comandante de la Escuela de Aviación Militar de Madrid, y el Coronel Leopoldo Piedrahita, dispusieron como primera medida bélica el establecimiento de este principal y primordial servicio aéreo, preludio victorioso de nuestra actual F.A.C., que pocos meses después contaría con una flota aérea suficientemente efectiva, con capacidad para convertirse no solamente en el arma avanzada de nuestro Ejército y de nuestra Armada, sino igualmente en una continua protección para todos nuestros compatriotas. Las Fuerzas Armadas, respondiendo al llamado de la Patria, se encontraban en distantes territorios fronterizos del país, rodeadas de malezas, acachadas por todo género de dificultades y contratiempos, en puestos militares inconfortables y malsanos, expuestas a todo género de ataques y de asedios.

El itinerario de este servicio aéreo fue primeramente bisemanal para luego convertirse, en virtud de las apremiantes necesidades-

del momento, en caso cotidiano. La FAC lo cumplió de una manera leal y oportuna. El itinerario era: Madrid - Flandes - Neiva - Altamira - Corinto - Potosí y, naturalmente, el regreso. El grupo de pilotos que aseguraban el normal cumplimiento de esta etapa inicial de la Fuerza Aérea Colombiana estaba formado por los siguientes oficiales: Arturo Lema Posada, Jose I. Forero F., Carlo Daza, Luis F. Gómez Niño, Benjamín Méndez Rey, Jorge Méndez C. Enrique Santamaría, Andrés M- Días, Eduardo Gómez P. Ernesto Es- guerra, de los cuales cuatro ya muertos.

El primer núcleo de mecánicos que tan valiosos servicios le prestó en aquellos días al país lo integraban : Sixto Díaz, Justo Sepúlveda, Alfredo Lozano, Justino Mariño, Benjamín de la Peña, Arturo Posada, Carlos Chavarro, Sebastián Restrepo, Ciro Barreto y otro más, todos los cuales cumplieron a cabalidad su deber.

IX - ACONDICIONAMIENTO DE LOS AVIONES "WILD" PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE Y CORREO

Una de las primeras actividades, con respecto al conflicto fue preparar los aviones "WILD" suizos que había en Madrid, para acondicionarlos y así poder transportar en ellos una serie de elementos que serrequerían urgentemente en el teatro de los acontecimientos, los que había que llevar de Bogotá a Girardot, lugar éste en donde la compañía de aviación "SCADTA" tenía un campo de aterrizaje, precisamente aquel en donde, en tiempos de la Escuela de Flandes, aprendieron a volar nuestros primeros pilotos y de aquel sitio a Florencia, en el Caquetá. Los aviones tenían que transportar plantas eléctricas, equipos de radio, drogas, viveres,

ametralladoras, etc., pero como los aparatos eran de escuela, de instrucción y sólo tenían dos puestos, no había dónde colocar nada en materia de carga, así pues, nuestros mecánicos de aviación se vieron en la necesidad de realizar algunas adaptaciones, teniendo que arrancar la tela, meter todo cuanto podían y amarrar hasta por debajo de las alas, cosas que eran muy urgentes de transportar. Así realizaron los vuelos al Sur. En algunas otras ocasiones los pilotos tenían que llevar funcionarios civiles y altos Jefes militares, quienes viajaban hasta el Brasil, a Belén del Pará, con el fin de practicar diligencias que tenían que ver con el conflicto poco a poco las máquinas se fueron acondicionando para esos menesteres hasta que llegó un momento en el cual era ya muy común el transporte militar desde Madrid al Sur, con notoria regularidad. Más tarde la compañía de aviación "SCADTA", de manera gentil, patriótica y oportuna, puso a disposición del Gobierno Nacional todos sus aviones, sus pilotos y material de mantenimiento, entregándose por completo a colaborar en los quehaceres de la guerra, de tal suerte que así fue como empezaron a llegar a Flandes los pilotos alemanes, los aviones, el material aéreo, etc.

Y qué decir de los aeródromos de aquellos días?. Nó pasaban de ser, en su mayoría, o simples potreros ó, en el mejor de los casos, estancias llenas de enormes charcas de agua, terrenos abundantemente provistos de árboles, de cercas, de vallados, de zanjones, etc.

LA ESCUADRILLA DEL SUR, PUERTO BOY

Los Alemanes se dedicaron a los trabajos con toda diligencia y abnegación, quizá con más entusiasmo que los mismos nacionales. Terminado ese primer período, se creó la Escuadrilla del Sur, al-

mando del Señor Coronel Herbert Boy y cuyos primeros integrantes fueron : Capitán Von Engel, Subteniente Luis A. García Bonilla, Capitán Von Oertzen, Capitán Von Heydebreck, Capitán Andrés M — Díaz, Capitán Von Donop, Teniente José Ignacio Forero F. Subte— niente César Abadía.

Justino Mariño en compañía del Coronel Boy y de un entusiasta ser vicial colono de apellido Manchola que vivía en Caucajá, escogie— ron el sitio en donde se formó la base de Puerto Boy (orilla de— recha del río Caquetá, unos 6 kilómetros abajo de Curiplaya). Lu— gar que consistía en una especie de meseta a la orilla derecha — del río Caquetá, allí se dieron las instrucciones del caso para — que el Señor Manchola procediera a la limpieza y despeje, en ple— na selva, de una semi-plazoleta de una hectárea de extensión, — aproximadamente. Se procedió a la hechura de ranchos y casetas de yaripa y palma, a ese lugar se trasladaron los pilotos y técnicos de aviación ocupando las viviendas en condiciones que quizá hoy — no las soportaría el más abnegado sub—teniente. Posteriormente se iniciaron los vuelos a la Tagua y a Caucajá, invirtiendo los apa— ratos, en esos vuelos unos siete minutos, mientras que las mulas— que cargaban la artillería y los víveres invertían en el mismo — trayecto más de 24 horas.

ACCION EN GÜEPI

MAS AVIONES DE COMBATE PARA EL SUR

A Tarapacá se despacharon 12 aviones, máquinas Dornier Wall, Os— prey y Hawk, la mayoría de ellas conducidas por pilotos alemanes— Otros aparatos fueron enviados a Güepí cuyo ataque se hizo un do— mingo por la mañana.

ACCION DE TARAPACA

El día fijado para la acción convenida amaneció lluvioso y con nubes bajas, a pesar de todo, los pilotos sin que faltara uno solo, estuvieron al pié de sus máquinas a las 8:30 de la mañana, después de que hubo despegado el último de los aviones pesados salieron de Puerto Boy los Pilotos Gomez Niño y Forero, piloteando los Junkers 402 y 203, aterrizando horas después en la finca Bello Horizonte a orillas del Putumayo. Allí se les informó que en la tarde del día anterior Hawk y Junkers había efectuado la primera misión de limpieza sobre Tarapacá. Una hora más tarde en cumplimiento a órdenes superiores acuatizaron a Tarapacá y desde el centro del caudaloso Putumayo divisaron el Pabellón Nacional que ondeaba airoso izado allí por el General Efraín Rojas. En Tarapacá la Aviación inició el ataque mediante un nutrido bombardero a las posiciones enemigas, bastante desarrolladas, según las últimas normas militares con el desconcierto completo del enemigo, quien abandonó sus posiciones y en fuga abierta, permitiendo así a las tropas de desembarco la toma de tal punto, sin pérdidas materiales ni personales.

ACCION DE GUEPI

El día del combate de Guepi nuestra aviación atacaba con varios aviones entre ellos el superhidroavión "COLOMBIA", 3 Wild, 6 Hawk y 2 Osprey. Las máquinas estaban piloteadas por alemanes y Colombianos, contábanse entre estos el Capitán Gómez Posada y el Teniente Esguerra, y como observadores los Tenientes Luis Alberto García, Hernando García, Jesús García, Obyrne y Obando quienes más tarde ingresaron al cuerpo de aviadores.

Nuestra aviación salió hacia la madrugada con la misión de atacar a Guepí. Hacia las nueve de la mañana de aquel día empezaron a regresar las máquinas con el objeto de reaprovisionarse de gasolina y munición. Dos o tres de ellas estaban perforadas por tiros de ametralladoras. A un avión Hawk, el piloteado por el Capitán alemán Von Oertzen, un impacto le había roto la bomba de la gasolina y llegó a su base con el combustible vaciándose, y un saldo de muy pocos litros en el tanque. En Guepí la Aviación no solamente preparó el ataque mediante un poderoso bombardeo sino que participó en él con sus aviones de caza, los cuales atacaron desde poca altura con sus ametralladoras a los nidos de ametralladoras enemigas.

LOS PRIMEROS PILOTOS MILITARES CAIDOS DURANTE EL CONFLICTO

LOS PRIMEROS PILOTOS MILITARES CAIDOS DURANTE EL CONFLICTO

En el mes de enero de 1933, el día 15 se accidentó en Barrancabermeja un Hawk que piloteaba el viaje hacia la frontera del sur el Capitán Helnuth Bretfiord. Al iniciar su despegue uno de los flotadores chocó contra un tronco en el río, produciendo la catástrofe, mortal, necesariamente.

Teniente Guillermo Zornosa, cuyo avión se precipitó a tierra el 7 de febrero de 1933, instantes después de despegar de Flandes, con rumbo a Potosí y Puerto Boy, para integrarse a las escuadrillas que apoyarían el ataque para la recaptura de Tarapacá.

Capitán Raimundo Von Behrend, quién actuó decisivamente en Tarapacá y permaneció, tras de la reconquista, en prolongada alerta hasta cuando las plagas tropicales minaron su salud, extinguiéndose su existencia en el Hospital Militar de Bogotá.

Teniente Heriberto Gil Martínez. El 21 de mayo, cuando era inminente el ataque a Puerto Arturo, despegó de Caucayá, conduciendo el bombardero No. 202. Una imprevista falla técnica hizo que el avión se precipitara en el fondo del río y con él perecieron el Capitán Martín Haenichen y los mecánicos Narciso Combariza y Rafael Fernández.

Capitán Ernesto Esguerra. Salió de Potosí el 2 de junio de 1933 —acompañado del mecánico de vuelo Rafael Ramón, hacia Palanquero— Nunca llegó a su destino. Se perdieron para siempre sobre la insondable espesura de las selvas del sur.

OTROS PREAMBULOS DEL CONFLICTO

Las informaciones obtenidas por diversos conductos, indicaban que el Perú poseía un buen número de aviones de guerra y transporte, además de excelentes pilotos con larga práctica y constante entrenamiento. Era indispensable igualar su fuerza aérea o a superarla mediante la rápida organización de la nuestra, sin perder de vista las regiones en las cuales debería actuar; el Caquetá, Putumayo y Amazonas, de un lado, y nuestra costa del Pacífico, del otro. El tipo de aviones debe corresponder en un todo a las tareas por desarrollar y de ahí el cuidadoso estudio que se hizo para adquirir los más adecuados, a pesar de la urgencia y la improvisación impuestas por las circunstancias. De esa manera se obtuvo lo mejor, tanto en los plazos de entrega, como en precios y tipos de máquinas que reunieron las características requeridas para llenar a cabalidad los fines para los cuales iban a ser destinadas. Además de los ya enumerados y con el propósito de defender nuestras costas, se adquirieron varios botes volantes, bimotores, algunos

en los Estados Unidos y otros en Europa; con ellos y con otros aviones de combate, capaces de internarse en alta mar, se formaron varias escuadrillas que en todo momento permanecieron listas con el fin de prestar debida protección a nuestras costas sobre ambos mares. Entre estas máquinas contábanse las siguientes: 3 Dornier Wall de bombardeo pesado; 2 Dornier C-2, marítimos de combate; 1 Comodoro o sesquiplano marítimo. Se aseguró la movilidad de estos aviones mediante la rápida instalación de bases aéreas a lo largo de las costas, como ejemplo en Buenaventura, Palestina, Guapí, Tumaco, Utúa, Santana (en el río Atrato), Cartagena y Barranquilla.

Se pidieron numerosos aviones de caza de observación y de escuela de los Estados Unidos de América, los cuales fueron llegando al país a medida que las casas productoras terminaban su construcción. He aquí una lista de ellos:

- | | | |
|----|------------------|------------------------------------|
| 6 | Trainer.Curtiss | de Escuela |
| 3 | Fledling-Curtiss | de escuela |
| 9 | Falcon- Curtiss | de observación y bombardeo ligero; |
| 3 | Osprey-Curtiss | de observación, y |
| 17 | Hawk-Curtiss, | de caza. |

Desde el 1º de septiembre de 1932, los esfuerzos del Gobierno se multiplicaron con el objeto de dar a la aviación militar la potencialidad indispensable; pues bien comprendía que nuestra inferioridad con respecto al Perú había sido falta y de gravísimas consecuencias. Como primera providencia adquirió de la Scadta dos Hidro-Aviones Junkers y un W-33 que fué armando para guerra y acondicionado para bombardeo aéreo. El rápido envío de estos aviones a Caucajá, conjuró un peligro inminente como habría sido la toma por los Peruanos de cualquier punto estratégico sobre la margen izquierda del río Putumayo. No estaría por demás recordar que di

chos hidroaviones "Junkers" acarrearon en los primeros meses de la guerra 185 toneladas de víveres, equipos militares, incluyendo la artillería y nó menos de 450 pasajeros. Especialmente útiles resultaron esos mismos aviones para llevar durante muchas semanas víveres, municiones, drogas y Soldados de refuerzo a la aislada guarnición del Encanto cuya defensa revestía capital importancia.

Se iniciaron las gestiones conducentes a la consecución de aviones, pilotos, mecánicos, observadores, y técnicos de bombas todas las cuales dieron magníficos y oportunos resultados. Aunque con máquinas usadas, nuestra aviación en el sur comenzaba a tomar forma. Para armarla convenientemente hubo que hacer milagros; echar manos de las ametralladoras livianas, fabricar bombas en Bogotá, preparar los explosivos del caso en los laboratorios químicos de la fábrica de municiones, pronto llegaron al país 3 hidroaviones "Junkers" - 43 para bombardeo liviano integramente contruïdos en metal bien armados y con su correspondiente dotación de bombas y municiones.

El primer comandante el Capitán Luis F. Gómez Niño, asesorado por una comisión técnica de la Misión Aérea Alemana Comandada por el Señor Coronel Wolf-Harke, quien laboró al frente de la misión hasta el año de 1925, cuando fue sustituido por la Misión Norteamericana al mando ~~del Señor Coronel~~ John J. Frank. A partir del año de 1925 la Escuela quedó totalmente en manos de oficiales Colombianos.

La misma que en Francia, cerca de quince años atrás, con buenos ya con algunas perspectivas de lo que se emprendía, en el "Encanto" se volvió a recibir aquel brillante primer capitán de la historia de la Aviación Militar Colombiana. Rústicos "cuadreros" de guerra circularon de pilares a lo que habría de ser hangar de combustible, talleres de reparaciones, almacenes. De vez en cuando se habían hecho algunas mejoras. El material que se compró allí (todavía está en servicio) se hizo con sólida estructura de hierro llevada de Duraville para este efecto y de inmediato los denominados "el barranquillero". Dirigido en aquellos

de labor de levantamiento y montaje el Ingeniero Esteban Ruiz
Benny Blauer, a cuya voluntad se debe, así mismo, la construc-
ción de oficinas para el personal de la unidad, el alojamiento para
misioneros, y naturalmente las casetas para el Cuerpo de Guardia.

C A P I T U L O I I I

OJEADA POR LAS DIFERENTES BASES DE LA FUERZA AEREA

X - Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez":

A raíz del con-
flicto con el Perú, el Gobierno se vió impelido a la organización
de la aviación militar en forma definitiva y a la de crear impos-
tergablemente otras bases aéreas en Colombia. Fué así como se de-
terminó el traslado de la Escuela Militar de Aviación de Madrid a
la antigua hacienda de " El Guabito " en Cali, comprada por la su-
ma de \$ 50.000.00, lo que tuvo lugar el 11 de septiembre de 1933-
siendo su primer comandante el Capitán Luis F. Gómez Niño, asesora-
do por una comisión técnica de la Misión Aérea Alemana Comandada
por el Señor Coronel Rolf Starke, quien laboró al frente de la mi-
sión hasta el año de 1935, cuando fué sustituida por la Misión —
Norteamericana al mando del Señor Capitán John L. Trunk. A partir
del año de 1.936 la Escuela quedó totalmente en manos de oficia-
les Colombianos.

Lo mismo que en Flandes, cerca de quince años atrás, aún cuando -
ya con mejores perspectivas de lo que se emprendía, en el "Guabi-
to" se volvió a repetir aquel brillante primer capítulo en la his-
tória de la Aviación Militar Colombiana. Rústicas " ramadas " de
guadua sirvieron de pilares a lo que habría de ser bodega de com-
bustible, talleres de reparaciones, almacenes. Con respecto a los
hangares se habian hecho notorios avances. El primero que se cons-
truyó allí (todavía está en servicio) se hizo con sólida estruc-
tura de hierro llegada de Barranquilla para este efecto y de in-
mediato fue denominado " el barranquillero ". Dirigió su complica

da labor de levantamiento y montaje el Ingeniero Metalúrgico Suizo Benny Glauser, a cuya voluntad se debe, así mismo, la construcción de oficinas para el Comando de la Unidad, el alojamiento para mecánicos, y naturalmente las casetas para el Cuerpo de Guardia.

Gran parte del gradual cercano a la línea férrea fue derribado para despejar así la cabecera de la pista que era de grama. El grupo de pilotos instructores lo integraban aviadores alemanes que habían prestado sus servicios en la contienda del Sur y, entre otros, era: el Mayor Starke, el Capitán Von Oertzen, el Capitán Mauke, el Capitán Bielenstein, el Capitán Koenig, el Teniente Maringer y, como mecánicos, Wueldfert, Schultz, Eyles y Rosner.

Los mecánicos colombianos que al lado de los pilotos y mecánicos alemanes defendieron el prestigio de la técnica y del pueblo nuestros en la iniciación de esta tercera y, al fin, definitiva etapa de la que sería la Fuerza Aérea Colombiana con la nueva Escuela de Aviación Militar de "El Guabito" (que más tarde habría de llamarse Base Aérea Ernesto Samper y actualmente Base Escuela Marco Fidel Suárez) fueron : Francisco Pereira, Alfredo Lozano, Antonio Vargas Bustos, Benjamín de la Peña, Luis Acero, Celso Cruz, Antonio García, Guillermo Consuegra, Ramón Alausafa y Guillermo Calvo.

PRIMERA UNIDAD DE TROPA

La estructuración de la Fuerza Aérea, como arma autónoma y dotable de todos los elementos necesarios para su organización y adecuado funcionamiento, no podía dejar de contar una conveniente unidad de tropa cuya existencia ya estaba registrada en el texto de un decreto que constituía la Compañía Terrestre de Aviación,

(Decreto No. 1744 de 1930, Octubre 16), pero a la cual los avatares de la Fuerza Aérea, que era su base, habían tenido como algo-
que existía sin existir y sea perdonada la paradoja. Con la insta-
lación de la Base-Escuela en El Guabito y con la certeza de que -
ésta sería la etapa final y definitiva de su tumultoso y acciden-
tado desarrollo, la Compañía Terrestre pudo al fin organizarse, -
destinándosele como Cuartel provisional la llamada " Casa de la -
Cervecería" - por haberlo sido en tiempos anteriores - situada -
frente al actual Puente del Conservatorio. de Ahí pasó a ocupar -
unas instalaciones de fortuna que para ella se habían levantado--
en la Base cerca a la Guardia, con tan mala suerte que el 19 de -
marzo de 1935 un tremendo huracán complementado por un desborda-
miento impetuoso del río Cauca arrasó los cuarteles y afectó de-
pasada, seriamente, las demás instalaciones de la Base . Tanto --
los Oficiales como los alumnos hubieron de buscar refugio en el -
destartalado y ya por entonces viejo Hipódromo de Versalles mien-
tras pasaban el temporal y sus consecuencias. Aquel no tardó mu-
cho en hacerlo. Estas quitaron más tiempo por los desperfectos --
que habían causado tanto en las instalaciones cuanto en terreno -
de la pista sobre la cual las aguas causaron grandes erosiones.

Los trabajos de la nueva Base siguieron su curso acelerado, ven-
ciendo para ello todo género de dificultades, sin que no obstante
estas fueran de naturaleza a oponerse con éxito a lo que ya era -
un triunfo definitivo, al imponer en el espíritu de los altos man-
dos de las Fuerzas Armadas el criterio de la nueva arma, ya al pa-
recer aceptada en el pensamiento de todos como una urgente necesi-
dad sin aplazamiento justificable.

ARTICULO SEGUNDO.- El Ministerio de Guerra aprobará los reglamentos
y carnets que quida la dirección del naciona-
do Instituto para los pilotos nombrados.

./.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dado en Bogotá D.E., a 23 de julio de 1933.

(Fco) ENRIQUE OLAYA HERRERA

CARLOS IBARRA BARRERA

CURSO DE PILOTAJE No. 2

CURSO DE PILOTAJE No. 1

Simultáneamente continuaba el curso de pilotaje No. 2, iniciado en la Base de Madrid.

DECRETO NUMERO 1309 DE 1933

Este segundo grupo de oficiales también se graduó en Madrid, terminó su curso bajo la dirección inmediata de Enrique Benavente y de la Base de Madrid. Este curso se prolongó sin interrupción de continuidad con el número 3, cuya graduación se haya efectuado en la nueva Base, tuvo lugar el 22 de diciembre.

Por el cual se confiere el título de Piloto-Aviador a varios Oficiales del Ejército.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA en uso de sus facultades legales,

D E C R E T A :

Acto de tanta trascendencia no había logrado realizar hasta la aviación. Ya no podía guardar la menor duda. En aquella fecha de

ARTICULO PRIMERO.- Por cuanto los Señores Capitanes JOSE ANTONIO CABRERA, JOSE ANTONIO ESTEVEZ , ALFREDO DUARTE, TENIENTES FRANCISCO SANTOS, EDUARDO ESCANDON, JOSE JOAQUIN OBANDO, HERNANDO GARCIA, AURELIO GUTIERREZ, ENRIQUE CONCHA y ULADISLAO O'BYRNE, han cursado y aprobado las materias teóricas y prácticas correspondientes al Primer Curso de Pilotaje de la Escuela de Aviación Militar, confiéreseles el título de Piloto Aviador y facultáseles para usar el distintivo de su Arma, consistente en una joya formada por el escudo Nal. en colores, entre dos alas doradas.

de disciplina y de técnica aviadable
ARTICULO SEGUNDO.- El Ministerio de Guerra aprobará los diplomas y carnets que expida la dirección del mencionado Instituto para los pilotos nombrados.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

En la ciudad de Bogotá D.E., a 26 de julio de 1.933.

(Fdo) ENRIQUE OLAYA HERRERA

CABRERA

ces. Se trató de CURSO DE PILOTAJE No. 2 que se efectuaría en el territorio nacional, salta que estuvo a cargo de tres subalternos cuyos nombres se debían registrar en los anales de la Simultáneamente continuaba el curso de pilotaje No. 2, iniciado en la Base de Madrid.

Este segundo grupo que ya había recibido sus grados iniciales en Madrid, terminó su curso bajo la dirección inmediata de Enrique Santamría Mancini y de Camilo Daza, los cuales demostraron a satisfacción sus espléndidas dotes de organizadores. Dicho curso se prolongó sin solución de continuidad con el número 3, cuya graduación — la primera que se haya efectuado en la nueva Base, tuvo lugar el 22 de diciembre de 1934 con una espectacular revista aérea que constituyó el primer gran acontecimiento social—militar y público, algo así como la presentación en sociedad, y de gala, de la nueva Fuerza.

Acto de tanta trascendencia no había logrado realizar jamás la aviación. Ya no podía quedar la menor duda. En aquella fecha de solemne bautizo público, llevada a sus fuentes por el propio gobierno, después de tantas vicisitudes y tropiezos, no era posible admitir nuevos fracasos como los experimentados en Flandes y en Madrid. Ya era asunto de orgullo nacional y de eficiencia en sus estadísticas; 48 aviones participaron en la espectacular fiesta aérea, la más imponente que registren los anales de la navegación aérea colombiana, representados por los "Fledling", los "PT-11" los Falcon", los Hawk" y los Curtiss Trainer". Las máquinas iniciaron sus ejercicios en correcta formación dando alto ejemplo de disciplina y de técnica envidiable.

PRIMER SALTO EN PARACAIDAS

Ese día memorable, que todavía recuerdan con orgullo quienes los presenciaron nó podía concluir sin algo jamás visto hasta enton-

Trainer, Curtiss y PT-11C y el resguardo en los tipos falcon y Hawk.

ces. Se trataba del primer salto de paracaídas que se efectuaría en el territorio nacional, salto que estuvo a cargo de tres subalternos cuyos nombres es forzoso registrar en los anales de la Fuerza Aérea como "pioneros" de esta modalidad en el país; fueron ellos : Balbino Cardeñosa, Daniel Chacón y Christian Rippe.

También paracaidismo en la Aviación Militar había nacido en aquella fecha. Hoy él es una especialización de esta Arma y del Ejército en su Base de Apiay, Departamento del Meta.

Balbino Cardeñosa abrió una nueva ruta en este aspecto. En 1943 - el Gobierno colombiano decretó el establecimiento de un grupo de paracaidismo en las Bases Aéreas. El primer grupo formalmente organizado se debió al esfuerzo y a la preocupación de los capitanes Manuel Trujillo y Juan Cadavid, del Subteniente Luis Ramírez y Paracaidista primero Luis Javier Martínez.

EVOLUCION DE LA ESCUELA - NUEVOS AVIONES DE ENTRENAMIENTO

Con la finalización de la segunda guerra mundial y por razones — que son fáciles de comprender, la Escuela adquirió una importancia capital en el sistema defensivo colombiano e interamericano. Ya en 1940 había sido enviado a los Estado Unidos el primer grupo de — oficiales de la aviación militar, grupo integrado por los Tenientes Alberto Pawells, Carlos Uribe Uribe, Bernardo Escobedo y Rafael Valdés Tavera, con el objeto de realizar un curso técnico — avanzado en la Base de Randolph (Estado de Texas).

La Escuela estaba en disponibilidad de aviones de acuerdo con su tiempo, que le permitían la realización dinámica del entrenamiento primario y avanzado. El primero en aviones Fledling. Curtiss -

Trainer, Osprey y PT-11C y el segundo en los tipos Falcon y Hawk.

La intensificación de las relaciones militares Colombo-Americanas por razón de la guerra pero también de la política del buen vecino y del acercamiento preconizado por el presidente Roosevelt, le dió a la Base Aérea su empuje final y definitivo. En 1.943 y continuando el proyecto de renovación total de la Fuerza Aérea se adquirieron unidades " Stearman PT-17", para entrenamiento elemental y -- "Vultes BT-15", para entrenamiento básico, con los cuales se reemplazó a los PT-11C y a los Falcon , respectivamente. Enseguida llegaron los primeros aviones bimotores " Beecharft AT-7" para la instrucción de navegantes y bombarderos.

Igualmente se reemplazaron los ya anticuados biplanos de tela, llamados a buen retiro con una distinguida hoja de servicios, por una suficiente cantidad de aviones AT-6.

En 1949 de los amables de combate "Hawk" solamente quedaba la memoria del Escuadrón que habían constituido. Para reemplazarles se creó en la Escuela el Escuadrón F-47, esos mismos "Thundeerbolt" - de la Fuerza Aérea Norteamericana que constituían los más recientes avances de la aviación militar en el mundo, así como el Escuadrón de Bombardero, conformado por un equipo de B-25 de tanto prestigio en los últimos años de la segunda guerra mundial.

Y en 1954 se produjo un acontecimiento extraordinario en la historia de la Escuela y en la Fuerza Aérea Colombiana, representando por la introducción al país de seis unidades a reacción T-33. La era del "JET" había llegado a Colombia por la vía de su Fuerza Aérea, siete años antes de que lo hiciera la aviación comercial.

Al mismo tiempo se introdujo en la FAC el servicio de helicópteros al constituirse por decreto del gobierno la Base Escuela de Helicópteros de Melgar, Aviones bombarderos B-26 se sumaron al material ya existente en reemplazo de los B-25, en tanto que la Base de Transportes Aéreos Militares era dotada de --

varios tetramotores DC-4 y en 1956 hicieron su aparición en el cielo de Colombia " los Sabre Jet F-86 ", de fabricación canadiense, poderosos reactores de combate.

La tercera escaramuza, convertida en batalla por las circunstancias, había sido ganada por la aviación militar que había comprometido en ella todos sus efectivos morales y materiales. Su triunfo fué tanto más glorioso cuando que él se había forjado en la amargura de los dos humillantes tropiezos iniciales.

Ya empieza a declinar la antigua edad aérea. Se enfilan en la rampa los livianos entrenadores con su tren retráctil, hélice de paso constante, piloto automático; los equipos de radio y radio navegación, perfeccionados. La aventura fué superada por la ciencia, se acabó el heroísmo mal entendido; nuestros hombres pasaron de personajes circenses a técnicos sencillos.

Pero faltaba un sólido programa educacional en la aulas. Era necesario recordar que las Instituciones se fundan y se dotan para el bien común y no para el provecho privado de aquellos que concurren a ellas para educarse o que miren simplemente los intereses de la Institución. No se podía pasar por la historia de la FAC. de una manera digna y valerosa, sino que los esfuerzos del Cadete y sus capacidades mentales debían cultivarse y mejorarse para el bien común.

COMO ERA EL INGRESO A LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION

La Dirección General de Aviación funcionaba por entonces en las instalaciones del antiguo Ministerio de Guerra en San Agustín. Los muchachos que querían ingresar a la Aviación Militar tenían

que enfrentarse, inicialmente, con la dificultad de conseguir la aquiescencia de sus padres, primer escollo, pues la carrera se - consideraba como un suicidio. Luego venía la traba de los famosos exámenes físicos a que debían someterse los aspirantes después de pasar por la criba del autorizado concepto del médico doctor Cháves, quien según sus versiones, había pertenecido a la Fuerza Aérea Italiana.

COMO SE DESARROLLABA LA INSTRUCCION

A los jóvenes que ingresaron como civiles y que por ende no proveían de instituto militar alguno, les dieron tres meses continuos de milicia; era ésta tan intensa que casi llenaba las 24 horas — del día. Concluída esta fase se iniciaba la instrucción académica y de técnica de vuelo. En síntesis, la dura jornada se desarrollaba así : de 5 a 8 a.m. , instrucción militar; de 8 a.m. a 12.a.m. instrucción de vuelo y técnicas; de 12 a 13 y 30, tiempo para el almuerzo; de esta hora hasta las 2 p.m. más instrucción militar; de las 2 a las 5 p.m. , clases académicas; de las 5 a las 7 p.m.— deportes; de las 7 a las 7:30 comida y de esta hora en adelante — algunas clases y servicios especiales hasta las 9 de la noche, es tos servicios consistían en marchas y trotes, los que vulgarmente llamaban "Curruca"

Por aquel entonces una simpática e importante función era asignada a todos los alumnos, se trataba de la prendida y calentada de los aviones, pues sus motores se energizaban a mano, por medio de manivela, como se hacía con los viejos camiones White, lo que — constituía un rudo ejercicio que los muchachos practicaban todos los días, cerca de las 7 de la mañana, toda vez que las máquinas

debían estar listas para la iniciación de los vuelos de instrucción a las 8. Los motores de aviación de la época era bastante rudimentarios y no garantizaban una perfecta seguridad en el aire, motivo por el cual la instrucción se adelantaba sobre la base de prácticas de emergencia, las que debían de ejecutarse, la mayoría de las veces, con el motor apagado, haciendo que la máquina planea para llegar a un punto preciso del campo.

Tiene gracia recordar lo que se llamaba el famoso bautismo de vuelo, desconocido por los aspirantes y de fuerte impacto psicológico e indudablemente contra-productivo; el programa de vuelo lo denominaban "vuelo de adaptación" y lo constituía una hora de vuelo - que el instructor daba al alumno, pero que se convertía en un horrible sacrificio, pues se trataba de una demostración de acrobacia.

Como es de suponer, este primer vuelo era también el primero en la vida de los muchachos y el recuerdo que dejaba en ellos, era francamente muy poco constructivo, y hasta desalentador, porque las maniobras acrobáticas realizadas eran muy fuertes y el alumno ni siquiera podría comprender lo que estaba pasando convirtiéndose "eso" en un recuerdo ingrato en la vida del futuro Piloto.

LA INSTRUCCION DE VUELO

La instrucción de vuelo, al igual que hoy, estaba dividida en tres partes; la primaria, la básica y la avanzada. La primaria se hacía en el famoso avión PT-11, un avión muy bueno de la Casa Consolidate, con excelentes condiciones para el vuelo, pero un poco difícil para la maniobra del aterrizaje. La instrucción básica se hacía en esta misma máquina, practicando algunos pequeños cruces alrededor de Cali, a Popayán y Cartago. Después se extendie

ron al resto del país. La instrucción avanzada se cumplía en aviones Falcon de la Casa Curtiss, aviones de guerra de los que el Gobierno había adquirido cuando se presentó el conflicto con el Perú. Más tarde se cumplieron otros períodos de instrucción avanzada con los famosos aviones marca Hawk. Este era un aparato de caza, avión interceptor y de combate de alta técnica en aquella época— El Hawk era el avión más avanzado que tenía la Fuerza Aérea por entonces, pero en esos días llegó al país, un buen número de aviones AT-6 que eran una verdadera joya, la última palabra en el mundo como avión de instrucción. Estaba dotado de estos prodigios — tren de aterrizaje retráctil, hélice de paso variable, flaps, radio y todo los instrumentos de vuelo; por entonces los aviones no traían sino cuatro instrumentos y esta maravilla de la técnica — aeronáutica disponía de más de diez. A pesar del desconcierto de los alumnos, con solo 4 horas de instrucción que les dictaron con siguieron volar las prodigiosas máquinas.

CONTINUA EL CAMBIO

Con la creación de la aviación como quinta Arma del Ejército, es de suponerse que los pasos iniciales y mejor tal vez, las dos primeras décadas de existencia de la Escuela estuviera influenciada por las doctrinas y programas educativos de esta fuerza, Realmente, el gran porcentaje de alumnos estaba constituido por Oficiales de las diferentes armas, especialmente de caballería. En la segunda década fué muy común la transferencia de los "Alfereces" de la "Escuela Militar de Cadetes" para seguir el "pilotaje" en la "Escuela de Cali". Esta deserción de su propia Escuela de formación, no fué nunca mirada por sus instructores, quienes aplicaban tratamiento, "especial" y no muy amistoso por cierto para los valientes que se aventuraban a probar suerte en la aviación.

Si a ésto se agrega que los primeros directores no tuvieron la especialidad de vuelo y figuraban en "comisión" en la Escuela de -- Aviación, el curriculum que se instituyó, obedecía a buscar una -- formación esencialmente militar, con mínimo de tiempo dedicado a las materias propias de la nueva arma. La enseñanza detallada del fusil, la ametralladora, el mortero; el "orden cerrado", la ins-- trucción "individual" de "escuadra" y compañía llenaban las horas que dejaba el vuelo.

La instrucción que se dió en Flandes y Madrid, fué esencialmente-- práctica. Los nuevos pilotos carecían de los conocimientos teóri-- cos que les eran necesarios para mantenerse con seguridad en el -- aire. Realmente la instrucción teórica no se pudo formalizar en-- tonces, por los aspectos ya expuestos y además porque los oficia-- les de las "misiones extranjeras" a quienes correspondía efectuar la, tenían dificultades con el idioma y en alguna de las "inspec-- ciones extranjeras" a quienes correspondía efectuarla, tenían di-- ficultades con el idioma y en alguna de las inspecciones pasadas-- por el Ministerio de Guerra se anotó además "la poca constancia -- para enseñar" de estos instructores se buscó sí, por parte de na-- cionales y extranjeros, una alta eficiencia en el campo de la disciplina militar y siempre dió la Escuela a sus graduados algo que trasciende más allá de las técnicas: el carácter, la integridad y un amor sin límites a su profesión.

En las décadas del Cuarenta y Cincuenta hace ya su aparición en -- forma más decidida y ordenada, la metereología, la navegación, -- la aerodinámica, los instrumentos. El conocimiento de los equipos de radio y radio navegación se hizo indispensable. Los adelantos-- de la aviación en la guerra trascendían en forma directa a estos-- países y se aprovecharon al máximo las enseñanzas que una misión permanente de la Fuerza Aérea Americana, impartió en la Escuela. Sin embargo, toda la instrucción se orientó y tuvo su origen en --

la experiencia militar que vivía Estados Unidos. Habrá que dominar el arte de la guerra para ofrecer una posición segura a la sociedad que se sirve; los ejércitos de tierra mar y aire eran los guardianes y por lo tanto los servidores de los Estados. Esta fué la filosofía que orientó la Escuela. Las formaciones tácticas, el tiro, el bombardeo, el vuelo por instrumentos, copaban casi en su totalidad los programas de instrucción.

La Fuerza Aérea Colombiana, consciente de su misión, estimó que el vuelo era desde luego lo más importante, tanto por ser la única especialidad que podía conseguirse, como por ser la base de cursos posteriores o cursos de "transición". Además porque calificaron era lo que más contaba en el conjunto de la hoja de registro académico. El vuelo llegaba a ser una obsesión especialmente para aquellos que tenían dificultades con alguna maniobra. El Cadete desde que comenzaba su vuelo, no podía comportarse como de costumbre y siempre estaba pensando en su posible fracaso del día siguiente. Las barrenas, los rollos, se volvían problemas gigantes y se constituían en el martirio de la mayoría. No había alternativa: o se pasaba el chequeo o se truncaba toda ilusión. A pesar del interés, un gran porcentaje de Cadetes, más de la mitad fracasaban.

En una información del año de 1947 se lee "La Escuela, además de graduar aviadores militares forma grupos de oficiales especialistas en paracaidismo, intendencia, navegación, bombardeo y otras especialidades técnicas".

La formación del Cadete gravita a partir de esta época y se prolonga hasta 1948. "El instituto tiene dos objetivos principales: primero instruir y preparar personal para formar oficiales de servicio activo de la Fuerza Aérea Colombiana; segundo instruir y preparar personal de oficiales de reserva de la aviación. Para cumplir estas misiones la Escuela se halla organizada en sus varios comandos y tiene una dotación de elementos para procurar la fácil asimila-

ción de todos los problemas que contempla el vuelo por el hombre. compleja ciencia aeronáutica, que se edifica en su base con la valiosidad insuperable de los vehículos espaciales.

La amplia PROGRESO PROFESIONAL DESDE 1.961 en ciencias y en las ciencias naturales socio-estéticas, así como en las ciencias políticas y en la formación estética del cadete, con el objeto de ser

La Fuerza Aérea Colombiana, consciente de su misión, estima que la formación de sus futuros conductores " debe alcanzar un alto nivel de cultura general unida a un gran habilidad técnico-militar". - Tal objetivo sólo se puede lograr realizando un programa de educación integral del cadete. Además, es necesario considerar que los problemas que encontrará el oficial del porvenir no son los actuales, sino los que se presentarán dentro de cinco, diez o veinte años. Por tal razón, la preparación del cadete en las ciencias básicas, debe ser lo suficientemente sólida y comprensiva que le permita, a través de un estudio continuo, ampliar y mantener al día sus conocimientos.

Se explica así por qué la Escuela Militar de Aviación, se situó en el mismo y elevado plano del nivel universitario, acontecimiento que de suyo activó una labor más fructífera, fundamental y de trascendencia histórica. El hecho de compartir esta empresa paralelamente con las universidades colombianas, señala un claro camino a la irrenunciable responsabilidad del oficial de la Fuerza Aérea, como pilar esencial de la comunidad.

La formación del Cadete gravita a partir de esta época y se proyecta fuera del recinto castrense, para convertirse en objetivo y preocupación de la comunidad, más por una fuerza de gravedad social que por deliberados intereses filosóficos y políticos. Se estableció que la aviación no es solamente un compromiso y una vocación permanente por el sacrificio de sus hombres: es un sistema orgánico, una mecánica y una disciplina sometidos a un régimen es

pecial y al aprendizaje sistemático, paciente y arduo de la muy compleja ciencia aeronáutica, que se modifica en su beneficio con la velocidad increíble de los vehículos espaciales.

La ampliación de las directivas de instrucción, se extendió a — las ciencias matemáticas socio-económicas, administrativas y polí- ticas y en la formación estética del Cadete, con el objeto de au- mentar la comprensión del panorama total que requiere el profesio- nal militar de la época contemporánea. Para su realización se mi- ró y consideró al hombre en cada uno de los aspectos de su divisi- ble unidad: naturaleza y espíritu, capacidad técnica y sensibili- dad moral y lo que hace relación con el conjunto en la sociedad.

Los programas de la Escuela y ciertamente el ambiente que impera- en la misma, han tenido por mira en esta década, el desarrollo de la gama de cualidades personales necesarias, lo cual entraña cua- lidades del intelecto, de carácter, de dinamismo personal, de de- sarrollo físico, Los tres componentes del programa, el académico, el de entrenamiento militar y mando y la educación física, contri- buyen, todos en diferentes grados y énfasis, a este proceso de de- sarrollo.

La parte de educación general se concibió para familiarizar al es- tudiante con las principales ramas del saber, las ciencias físi- cas, las humanidades y las ciencias sociales.

El objetivo de esta parte del plan es la preparación intelectual- del Cadete como hombre y como ciudadano, mediante cursos en las- artes liberales y ciencias que tienen por miras al estudio de la- naturaleza, el estudio del hombre y el estudio de la sociedad.

El programa de entrenamiento militar comprende no solo el entrena- miento en cuestiones de comando sino que orienta la motivación en la carrera.

Se trata de conseguir así que el producto terminado, represente - un oficial altamente motivado, capaz de inspirar a otro en el ser - vicio de su país. Se motiva al Cadete con el fin de que resista - los rigores de la vida militar y trascienda en su actuación dia- - ria cuando esté en el servicio activo como social.

En ésta área de instrucción se familiariza a cada Cadete con la - naturaleza de la profesión a través del conocimiento y practica de las virtudes, atributos, deberes y responsabilidades únicas y esen - ciales del profesional militar, que lo condicionen a comportarse - en forma consciente como miembro de la comunidad militar.

Los programas atléticos se desarrollan para ayudar al Cadete o ca - pacitarse para las grandes exigencias de la vida de la Escuela y - darle confianza en su vigor y resistencia física conducente al - más importante papel de comandante.

La instrucción académica es intensa y la instrucción militar exi- - gente y continua. Ellas marcan el camino, la ruta por llegar a la ambicionada meta: el espacio ... el vuelo. Cumple entonces el Ca- - dete su ambición, el secular deseo de todo ser humano: de librar- se de la tierra y moverse libremente por los cielos; ir más rápi- - do y más lejos, experimentar nuevas y extrañas sensaciones reser- vadas al viento y a las aves, simplemente, estar solo y mirar el- mundo desde arriba.

Se le enseña a dominar el aire, su incalculable significado, sus - ventajas en la guerra y en la paz, su influencia en la vida y en - la muerte de los hombres. A conocer los artefactos que han coloca - do al hombre a las puertas de otros mundos, tocando casi nuevos - conceptos de Dios, en vertiginoso e insaciable desarrollo de me- - dio siglo apenas.

En pocas horas conoce la técnica de dejar el suelo y volver a él; sigue una etapa en la cual se practican nuevas y más complejas maniobras y sus conocimientos del arte de volar superan al de las aves, ayudado por la ciencia y la inteligencia; vuela de noche, vuela a ciegas.

Esta Escuela no cumpliría sus finalidades docentes si su propósito se hubiere limitado a adiestrar generaciones para menesteres exclusivamente técnicas y sencillos o supra-eficientes, sin infundirle una conciencia plena, total y vertical, de sus deberes ineludibles para la vida privada, para la vida cívica y para el concepto moral. Se comprendió que era necesario, indispensable en la aceptación justa de la palabra, abastecer al cadete de esas cualidades humanas y mentales esenciales y de las más altas y firmes normas de conducta social y política.

Y así, siempre en ascenso, superadas las iniciales dificultades de su lanzamiento, la Fuerza Aérea Colombiana ha entrado en la historia, concretizada en la "Escuela Militar de Aviación", semilleros de abnegados servidores de la República y el pueblo, de hombres cuyo coraje está por encima de cualquiera comparación y de militares cuyo pundonor se confunde con el de una tradición siempre noble, al desinteresado servicio del país.

En 1968 fueron aprobados por el Ministerio de Educación Nacional los programas de carreras cortas Universitarias, ratiando así a la Escuela el carácter de Instituto Universitario con plenas facultades para otorgar los títulos correspondientes a este nivel. Con lo anterior se agrega el título de Técnico Superior al patrimonio intelectual de los Oficiales que se forman en esta Institución y que corresponde a las siguientes especialidades: Mantenimiento, construcciones, electrónica, administración de personal, administración financiera y estadística.

Una adquisición de importancia capital para la Escuela fué el equipo de aviones T-41, que vino a reforzar los T-34 que operan desde 1.954, con el fin de desarrollar el programa de entrenamiento primario con los alumnos de pilotaje.

El desprevenido viajero que abordo de un comfortable "Jet" inclinado sobre su ventanilla cuando la nave se prepara a aterrizar en Cali, no ha de pensar que todo cuanto miran sus ojos allá abajo, fué el resultado de medio siglo de esfuerzos, de sacrificios, de luchas y de empeños que en más de una ocasión estuvieron a punto de descorazonar a quienes enfrentaban a ellos sin más armas que su decisión, su coraje y su patriotismo.

XI - Comando Aéreo de Combate No. 1 :

La verdadera historia de la Base CENTRAL GERMAN OLAND, comienza por decirlo así en el mes de Agosto de 1933; es decir 11 meses después de iniciado el conflicto con el Perú. Su historia se remonta a la época en que operaba la margen derecha del río Magdalena, la Empresa de Aviación Colombo-Alemana "Scadta", desde esa heroica etapa y plasmando con sus hechos páginas inmortales de la historia aérea, llegó en nuestros días a convertirse en la principal Unidad operativa de la Fuerza Aérea Colombiana.

El Decreto No. 1716 de octubre de 1.933, funda la Base de Palanquero, denominativo tomado del nombre de la Hacienda en cuyos terrenos empezaba a edificarse la que más tarde pasaría a ser la primera unidad operativa de la Fuerza.

Los primeros pilotos que en ella se formaron debieron alojarse

inicialmente en una flotante anclada a la orilla del río, los demás empleados de la base ocuparon la vieja casona de la hacienda que había sido acondicionada para el efecto.

Durante el conflicto con el Perú la unidad se convirtió en el centro de operaciones más importantes, siendo el único vínculo entre el centro de la nación y esos lugares apartados del sur. Para esta misión se designaron como bases auxiliares, Flandes, (primera Escuela de Aviación), Potosí, Cauca y la Pedrera).

En 1.934, la base fue dotada con 60 aviones nuevos entre los cuales había anfibios, bombarderos, botes volantes, y cazas y transporte. Díaz más tarde y con la participación de 40 de estos aviones, Palanquero presentó su primera revista aérea en honor del Presidente Holaya Herrera.

Su nombre de "Germán Olano", data de los años 35 y 36, en honor de este insigne piloto que dió su vida en cumplimiento del deber.

Entre los años 1.944 y 1.945, por espacio de un año aproximadamente, Palanquero fue la encargada de representar a la Fuerza Aérea en la Segunda Guerra Mundial. Para el efecto fueron destacados con base en Barraquilla 9 aviones T-6, con la misión de patrullar las costas del Caribe y detectar barcos y submarinos Nazis que se presumía navegaban por esas Costas.

Más tarde, por los años de 1948 y 49 llegaban los aviones Rawdon con el fin de relevar los aviones T-6 que estaban empeñados en orden público. Durante el primer período de Comando del Señor Mayor PAWELS, se iniciaron las conversaciones para construcción de una nueva pista. En el año de 1949, sin encontrarse los trabajos de pavimentación aún concluidos se solicitó el traslado de los Aviones B-25 y F-47 que se encontraban en Cali. Ya para el año de 1.951, se inician las presentaciones de Poder Aéreo, con dichos-

Aviones y con los recién llegados B-26, organizándose un escuadrón de caza en base a los F-47 y un escuadrón de Bombardeo en base a los B-26. Fué por esta época en la cual se principiaron a organizar los cursos de tierra y de vuelo para Pilotos, así como también la instrucción para el personal de mantenimiento con técnica americana. Así las cosas, por este tiempo participaron los aviones en innumerables misiones de orden público en las Zonas de Villariqa, Sumapaz, y Regiones Oriental y Occidental del Tolima.

La Unidad en su larga y exitosa trayectoria, se vio abocada a un hecho que trascendió en los anales de nuestra historia aérea. El 10. de enero de 1953 la Base fue objetivo de un asalto armado por más de 100 bandoleros. En esta forma se interrumpió inesperadamente la alegría y el regocijo que reinaban por el Año Nuevo.

En 1.954 y 1.956, el Gobierno dió un paso trascendental con la adquisición de modernos aviones a reacción, de los tipos T-33 -- F-80 y F-86.

Como era necesario darle una misión más sólida a la Base Aérea de Apiay, ésta Unidad que grandes servicios había prestado para la consolidación de la Paz en los Llanos Orientales, el Escuadrón de B-26 entró desde allí a operar.

La Aviación de Combate había experimentado una disminución muy sensible en sus capacidades a partir de la evolución al Gobierno de los Estados Unidos de los Aviones F-80. Se agravó la situación con la desactivación de los caza-bombarderos F-86 en agosto de 1.966 y se llegó a Cero con la suspensión final de los últimos bombarderos livianos B-26. Los esfuerzos para remediar esta situación no habían tenido éxito y los diferentes planes de modernización fueron impracticables, en vista de que excedían las posibilidades económicas del país.

XII Finalmente, y como paso inicial se formó un Comité a Nivel Comando Fuerza Aérea, el cual inició labores en diciembre de 1.969 rindiendo su informe final en junio de 1.970.

LA FUERZA AEREA INGRESA A LA FAMILIA
M I R A G E

Así fue como en 1935, una vez terminado el convenio con el Perú se creó la Base Aérea de "San José del Guaviare" en la localidad Las conclusiones de los diferentes estudios estaban basadas en la necesidad de seleccionar el mejor sistema, identificar aquel que pudiera cumplir más efectivamente la misión asignada y dentro de las posibilidades económicas.

El Gobierno Nacional acogió la recomendación del Comité de estudio e inició las conversaciones del caso. Al iniciar el Gobierno del Señor Doctor Misael Pastrana Borrero, estas se reactivaron -- y fué así como el consejo Superior de la Defensa Nacional, aceptando la sugerencia de la FAC. y del Gobierno por otra parte, autorizaron la adquisición por Colombia del sistema "MIRAGE 5". Se seleccionó un grupo de Oficiales y Suboficiales, el cual viajó a Francia a partir de Agosto de 1.971 a recibir su entrenamiento, regresando en los primeros días del mes de marzo de 1.972 y acto seguido iniciaron sus actividades en el Comando Aéreo de Combate -- No. 1. Allí el binomio equipo humano - Aviones Mirage 5 han comenzado a escribir páginas brillantes en la historia de nuestra aviación Militar.

Hoy en día el Comando Aéreo de Combate se puede considerar como -- la espina dorsal en la estructura de la Fuerza Aérea, puesto que allí se adelantan todos los programas de entrenamiento avanzado, en aviones Jet, contribuyendo así eficazmente al mantenimiento de la soberanía aérea y al orden público nacional, con el apoyo al -- Ejército.

XII - Comando Aéreo de Combate No. 2 :

Desde los comienzos de la Aviación militar, surgió en nuestros pioneros la inquietud de vincular las regiones más apartadas del país a la economía de la Nación, y así ejercer también la soberanía en las fronteras.

Así fue como en 1933, una vez terminado el conflicto con el Perú se creó la Base Aérea de "San José del Guaviare" en la localidad que en la actualidad lleva ese nombre. Motivos de carácter técnico obligaron su traslado a las cercanías de Villavicencio, en los terrenos de Apiay, donde operaba Scadta; estos terrenos pertenecían más a Scadta, a la Aeronáutica Civil y al Ejército que a la Fuerza Aérea. Allí la Base funcionó como Escuela Técnica más que como Unidad Orgánica.

El Decreto No. 3845 del 17 de noviembre de 1948 creó la Base Aérea de Apiay con retroactividad al 1º de septiembre de ese mismo año, permaneciendo con tal nombre hasta 1.950, año en el que fué designada como destacamento Aéreo de los Llanos Orientales.

De 1951 a 1.956 tomó la denominación de Escuadrón Mixto de los Llanos Orientales, operando en forma eficaz, oportuna y decisiva con el Ejército en lucha contra los bandoleros que azotaron esa región del país por este entonces. La actuación de esa Unidad mixta fué definitiva para el restablecimiento del orden público en el Llano.

La configuración topográfica del lugar y de sus alrededores, sumada a otras características favorables, determinaron que en 1956 se le dotará con aviones T-6 y T-34 para realizar el entrenamiento avanzado de los pilotos recién egresados de la Escuela de Aviación

siendo catalogada como Base Auxiliar de entrenamiento.

Por razones de organización y de carácter técnico, el Comando de la Fuerza Aérea ordenó el traslado del Escuadrón de Bombardeo de la Base " Germán Olano " a esta Unidad; así pasó, a partir de julio de 1.959, a la categoría de Base Principal de Apiay. En enero de 1.960 estaban operando ya en forma absoluta los B-26 con el personal y el equipo necesario. Se le encomendó una nueva e importante misión a la Base de Apiay, la cual ha venido cumpliendo en forma interrumpida, no solo desarrollando tareas de gran significación nacional, como el mantenimiento del orden público, apoyo a las fuerzas de superficie, patrullaje, represión de contrabando—búsquedas y recates, etc., sino con el entrenamiento y capacitación continuos de tripulaciones para aviones de bombardeo.

La Fuerza Aérea en 1961, como un acto de vivo reconocimiento y merecido homenaje, otorgó a la base la denominación de " Luis F. Gómez Niño" para honrar la memoria de aquel pionero nuestro fallecido en accidente aéreo de 1.934.

En 1.964 se eligió esta Base para dar apoyo a operaciones aerotransportadas, para lo cual fue dotada de aviones C-47, recibiendo un entrenamiento completo para ese tipo de misiones. Desde entonces la Base viene trabajando en estrecha colaboración con el Batallón Aerotransportado No. 1 " General Serviez ", destacado en las inmediaciones de la Unidad. También se presta el servicio de transportar y enlazar a la Séptima Brigada que tiene como jurisdicción todo el territorio de los Llanos Orientales.

La directiva No. 005 de 1.966, del Comando de la Fuerza Aérea, le da la denominación de Comando Aéreo de Bombardeo; a partir del 1º de febrero de ese mismo año se viene cumpliendo esta misión mediante un grupo de bombardeo que desarrolla la parte operativa y un grupo de apoyo que cumple la parte logística y administrativa.

A partir de 1.968, por requerimientos del Gobierno, la Base destacó un grupo aeronaval con sede en Cartagena y la misión de patrullar las Costas del Litoral Atlántico, para lo cual contó con aviones OA-10, C-47, C-45 y U-6A.

Los Aviones B-26 ó chulos, como familiarmente eran identificados durante su tiempo de operación en Colombia y que constituían el esquema vertebral de fuego del Comando Aéreo de Combate No. 2, fueron suspendidos de vuelo y retirados del Inventario de la Fuerza Aérea, por fallas estructurales a partir del 11 de julio de 1.968.

Ya para finales de 1.971 y en cumplimiento al plan de traslados operacionales previos a la llegada del Mirage 5, la Unidad recibió del Comando Aéreo de Combate No. 1 los Aviones T-37 y con posterioridad los T-33.

XIII- Comando Aéreo de Mantenimiento :

El Comando Aéreo de Mantenimiento data de los albores de la primera Escuela Militar de Aviación en la Sabana, designada para continuar la labor emprendida por la falta de presupuesto en el erario público.

La Escuela comenzó a funcionar en los terrenos de la Escuela de Agronomía del Ministerio de Industrias, mediante decreto No. 1756 firmado el 8 de noviembre de 1.924 por el Presidente Pedro Nel Ospina y el Ministro de Guerra Carlos Jaramillo Isaza, por el cual se establecería la Escuela Militar de Aviación con sede en Madrid.

Otros aspectos sobre los principios de esta base ya quedaron consignados en páginas anteriores. En consecuencia nos remitimos a

el 5 de julio de 1.932, por Decreto No. 1.114, se creó la Escuela Mecánica de Aviación con 20 plazas para soldados voluntarios, -- siendo nombrado como Director el Coronel Angel M. Serrano. La Escuela Militar de Aviación en esta segunda etapa, funcionó en la Base Aérea de Madrid hasta el 12 de septiembre de 1.933, fecha en la cual por orden de Ministerio de Guerra fue trasladada a Cali; posteriormente se le denominó Base Escuela Militar de Aviación -- "Ernesto Samper".

Por razón de las necesidades en cuanto a la instrucción militar -- En Madrid quedó funcionando la Escuela de Radio-Comunicaciones y Mecánicos de Aviación, la que se denominó "Escuela de Clases Técnicas de la Fuerza Aérea", en donde se preparó el personal necesario para el mantenimiento, conservación y reparación del material volante. Fué así como la Escuela adquirió para su servicio la -- quinta Córdoba y allí fué donde funcionó la Escuela de Clases Técnicas y la Estación de Radio-Comunicaciones. En 1.943, se creó el Centro de Instrucción Aéreo para Pilotos Civiles. El 7 de febrero de 1.951, se inició en Madrid el Primer Curso de Capacitación de Oficiales Técnicos. Madrid, el 5 de agosto de 1.951, inició sus labores la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC) Posteriormente se le dá el nombre de Unidad de "Escuela de Clases Técnicas", el cual ostentó hasta el año de 1.953 en el que se produjo el traslado de la Escuela a la Base de el "Guabito" en la -- ciudad de Cali.

La Directiva FAC. No. 200 de 1.955 modificó la organización de la Desde 1.953, funcionó en Madrid el Escuadrón de Transportes Aéreos Militares 101, adquiriendo para sus servicios a los Territorios Nacionales 8 aviones C-47, 5-PBY, 3 Beechcraft y 5 Beaver.

A partir del año de 1.956 se inició la organización de la Base Arsenal Madrid, asignándole como función fundamental la que indica su nombre, cual es la de servir como depósito de materiales aeronáuticos, realizando a la vez la reparación general de aviones de la reserva y conservación de armamento, etc. En 1.956, se efectuó

en Madrid el primer "IRAN" al avión C-47 No. 673, dirigiéndolo el Técnico Primero Jaime Ramírez Gómez, el cual tuvo una duración de 4 meses. Al año siguiente se establecieron en la Base los cursos de capacitación para ascenso de Oficiales y Sub-Oficiales de la FAC. hasta cuando se fundó el IMA en 1.960. En 1.958 se efectuó el Primer Curso de Instrucción Militar para profesionales con categoría de Oficiales .

Por razón de las necesidades en cuanto a la instrucción militar del Soldado de la Fuerza Aérea, se resolvió concentrar en una sola Unidad todos los medios disponibles con el objeto de unificar, ahorrar esfuerzos de personal y aprovechar en mejor forma las Ayudas de Instrucción, etc., creándose el Centro de Instrucción Militar de la FAC (CIM) por disposición del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana, el 16 de agosto de 1.962, con sede en las dependencias del antiguo Escuadrón de Defensa de la Base Arsenal de Madrid.

En la Base Arsenal Madrid, el 6 de agosto de 1.963, inició sus labores la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC) a la cual se estaban aportando equipos, maquinaria, instalaciones, servicios y asesoría técnica, según lo dispuesto por el Decreto No. 2757 de 1.963, noviembre 14.

La Directiva FAC. No. 005 de 1.966 modificó la organización de la Unidad configurándose así el Comando Aéreo de Material y empezó a funcionar como tal el 4 de marzo de 1.966. A partir de 1.971 se denominó "Comando Aéreo de Mantenimiento"

XIV - Comando de Transporte Aéreo Militar :

En lo relacionado con el Transporte Aéreo Militar, puede afirmarse que aunque su desarrollo co-

mienza con la creación misma de la Fuerza Aérea, en la forma actual se establece en 1.946 con la llegada de tres aviones Beechcraft T-37 que viene a iniciar la formación en la Base de Madrid del Escuadrón 101 de transportes. Un año después llegan tres aviones C-47 y tres PBY, durante los tres años siguientes se va completando el Escuadrón, hasta llegar en 1.950 a contar con seis PBY y catorce C-47.

Cuando la aviación comenzó a cobrar impulso hace treinta años y en esa edad incipiente del tráfico aéreo empezaban a cruzarse los cielos colombianos por naves inestables pero denominadoras del espacio, las empresas comerciales llevaron el avión a las ciudades. Lo que entonces se llamaba simplemente AVIACION MILITAR tenía otro cometido muy distinto : adelantar una tarea de explotación y penetración a aquellos sitios más allá de los centros Urbanos, para enlazar por aire las diferentes guarniciones y contribuir así a la grandeza del país. Los transportes Aéreos Militares antigua denominación del Escuadrón de Transportes de Hoy, hicieron su aparición en fecha muy cercana a la creación de la aviación militar, y por lo mismo se puede decir que han venido sirviendo al país por más de 50 años.

Entonces se inició el descubrimiento de regiones de inmensa riqueza forestal, que más tarde iban a convertirse en los fundamentos del progreso. Ese progreso que en alas de la FAC. ha llegado hasta los más remotos confines, junto con un franco mensaje de patriotismo. Fue así como en el curso de largos años, la FAC. se constituyó en el guión patriótico que enlaza los lejanos territorios con el corazón del país. Ha sido una sublime misión de acercamiento, precidida por el sacrificio y el cumplimiento del deber como únicas normas.

Las grandes extensiones del sur, desde aquellos años en que la -

FAC. llegó hasta ellas para defender la integridad de nuestro territorio en una emergencia internacional, están vinculadas a la capital de la República por el Grupo de transportes y demás unidades de vuelo de la FAC. Los acantonamientos militares y poblados de civiles reciben drogas, alistamientos, periódicos, correos gracias a los servicios nunca restringidos de nuestra aviación militar. Esto no solo ocurre en el sur. También las regiones del Chocó, Antioquia, hacia la frontera con Panamá; en las posesiones ultramarinas de Colombia como son las Islas de San Andrés y Providencia; en las inmensidades de los llanos orientales; en todas las partes alejadas de las rutas ordinarias de la aviación comercial, está la FAC sirviendo de enlace, llevando socorro transportando cuanto sea útil para el bienestar de quienes se encuentran en estos territorios, librados al amparo de sus propios recursos.

En su iniciación tropezaron naturalmente con las restricciones económicas en que les correspondió desenvolverse, ocasionando ello la falta de adecuado material volante y apropiadas instalaciones de tierra.

La creación de la Fuerza Aérea Colombiana es un hecho que se remonta a los años de 1.916 y 1.919, cuando por medio de las leyes 15 y 126, respectivamente, se instituyó y legalizó su organización definitiva.

En lo relacionado con el Transporte Aéreo Militar, puede afirmarse que aunque su desarrollo comienza con la creación misma de la Fuerza Aérea, en la forma actual se establece en 1.946 con la llegada de tres aviones Beechraft T-7 que viene a iniciar la formación en la Base de Madri del Escuadrón 101 de transportes. Un año después llegan tres aviones C-47 tres PBY, durante los tres años siguientes se va completando el Escuadrón, hasta llegar en 1.950 a contar con seis PBY a catorce C-47.

En 1.952 con la evolución constante de la Institución, la dependencia del Escuadrón pasa, del Comando de la Fuerza Aérea al Comando de la Base de Madrid, en ese tiempo Escuela de Clases Técnicas. quedó legalizada por medio de la escritura 1025 de la misma fecha, en la cual se estableció que el traslado de la unidad de Vienes los procesos históricos que ocasionan cambios gubernamentales, y con ellos el establecimiento del Escuadrón de Enlace de Techo, en el Aeropuerto del mismo nombre, el 1º de junio de 1.954. Era una Escuadrilla a órdenes de la Presidencia para Transporte del Ejecutivo y los Altos Mandos y operaba con ocho aviones Beechraft, un DC-3 y un DC-4. Mientras tanto el Escuadrón 101 continuaba normalmente en Madrid.

Un año después, en 1.955 el Escuadrón de Transportes y el de Enlace se fusionan nuevamente en el aeropuerto de Techo y ya la Unidad adquiere categoría de Base. Con la inauguración del Aeropuerto Internacional de el "Eldorado", la Fuerza Aérea planea la edificación de una Base Militar en dicho lugar pues desde hace varios años estaba interesada en solucionar el problema operativo que consistía en la carencia de instalaciones adecuadas para la operación del Escuadrón de Transportes desde la Sabana de Bogotá. En 1.950 se produjo un estudio técnico muy completo, cuya recomendaciones finales fueron, eliminar la Base de Madrid debido a los muchos problemas que se presentaban por razones de zonificación Aérea. Los Altos Mandos Militares estuvieron de acuerdo con esas recomendaciones. Desafortunadamente su realización, hace una década, fué imposible debido a la carencia absoluta de los fondos necesarios para tal fin. No obstante lo anterior, el Estado Mayor Aéreo no cesó en su empeño, produjo nuevos estudios, menos técnico que el anterior pero que planteaba recomendaciones más concretas para la financiación, con base en la venta de los terrenos del antiguo Aeropuerto de Techo.

Finalmente el 7 de abril de 1.960 vendió el Ministerio de Guerra al Instituto de Crédito Territorial y a la Caja de Vivienda Militar los Terrenos del Antiguo Aeropuerto de Techo; esta negociación quedó legalizada por medio de la escritura 1529 de la misma fecha, en la cual se estableció que el producto de la venta de ésos terrenos sería destinado para la construcción de instalaciones necesarias para el apoyo de las actividades de transporte, mantenimiento y abastecimientos de la FAC. El área de los terrenos de Techo, fué vendida por la suma de \$ 12'435.195.00, pagadera a cinco años por las dos instituciones ya mencionadas. La suma anterior, gozando de un interés módico que en cinco años asciende a \$ 1'074.287.00 arroja a favor de la FAC. un capital de - - - \$ 13'509.482.00 para la construcción de sus nuevas Instalaciones.

Por otra parte, la Junta Directiva de la Empresa Colombiana de Aeródromos cedió un área de terreno de los predios del Aeropuerto Internacional, destinada para la construcción de las nuevas instalaciones. Este lote de terreno, situado entre la pista actual y la localización de la pista futura, frente a la torre de control en el Costado Occidental del Aeropuerto, tiene una cabida superficial de 55 hectáreas.

Es así como en febrero de 1.962, la Unidad se trasladó provisionalmente al muelle internacional, en dependencias transitorias mientras se termina la construcción de la nueva base. El 28 de Mayo de 1.963, se inician actividades en las nuevas instalaciones operando con aviones DC-4, C-47, C-45 y U-4B, la directiva No. 4429 emanada del Comando de la FAC. Julio 18 de 1.963, impartió instrucciones para que se constituya la Unidad Operativa y la Unidad de Apoyo logístico, empezando a funcionar esta nueva organización con fecha 25 de octubre 1.963.

A partir del 1º de enero de 1.966, se pone en ejecución el nuevo patrón orgánico que en líneas generales, establece el nivel de-

ejecución, con un Comando Unificado, Comandos de Grupo (Operativo y apoyo), cambiandose entonces la denominación de Base Aérea por Comando Aéreo.

En el mes de Abril de 1.968 el Señor Coronel Alvaro Baquero Calderón Comandante de la Unidad, es comisionado por el Gobierno Nacional ante la fábrica Lockheed Air-Craft, con el fin de adelantar las negociaciones pertinentes a la adquisición por parte de la Fuerza Aérea de los Aviones " HERCULES" C- 130.

El día 21 de Mayo llegan los nuevos aviones C- 130, los cuales se identifican bajo los números 1.001 y 1.002, dándose así un gigantesco paso en la modernización del equipo de transportes.

Los Hércules, desde su llegada al país, han cumplido muchas y variadas misiones con este propósito. Han transportado material primas, semovientes, mercancías de exportación, maquinaria para la exploración y explotación de petróleo, alimentos para las regiones fronterizas, maquinaria industrial, materiales para redes eléctricas, etc.

En 1.969, debido a una gran epidemia de fiebre aftosa presentada en el sur del país, en la zona fronteriza con el Brasil, fué necesario que el Gobierno tomara medidas sanitarias drásticas para evitar la propagación de la epidemia y todo el ganado vacuno tuvo que ser sacrificado. Al mismo tiempo, fué necesario reemplazarlo y fueron los Hércules los encargados de llevar a cabo esta misión, transportando ganado desde el interior del país al municipio de Leticia, puerto colombiano localizado en las orillas del río Amazonas, operación intensa realizada en dos meses.

En ese mismo año, en Pasto, capital del Departamento de Nariño, al sur de Colombia, se presentó grave problema social por falta

de energía eléctrica. Existía una paralización total de la ciudad en sus industriales y en todas sus actividades y, lógicamente, un ambiente de malestar e inconformidad entre sus habitantes. También fueron los Hércules los encargados de solucionar en forma inmediata este problema. En seis vuelos continuos desde Miami (Estados Unidos) a Pasto (Nariño), se hizo el transporte de las plantas eléctricas, con un total de 93 toneladas, en una operación que mereció del Gobierno y de la opinión pública los más altos elogios. heliopteros H-13 modelo C, con los cuales se inició el transporte. Enumerar todas las misiones llevadas a cabo por los Hércules, sería llenar muchas páginas. Estas aeronaves han estado presentes cuando se han necesitado, bien para hacer positiva la soberanía nacional y asegurar la unidad territorial, bien como factor de desarrollo económico, facilitando el comercio y el acceso de la materia prima a los centros de producción y el producto terminado al consumidor, y también como factor de desarrollo social, permitiendo al colombiano satisfacer necesidades vitales de alimentación, vestuario, habitación y cultura.

Con el fin de dotar a la Presidencia de la República de un avión que satisficiera las exigencias de la época, y aumentar los índices de seguridad y velocidad de desplazamiento para el primer magistrado de la nación, con fecha 21 de enero de 1.971 se dió al servicio el Avión FOKKER F-28 Fellowship distinguido con la matrícula 001 el cual se adscribió operativamente a la Unidad.

XV - Comando Aéreo de Apoyo Táctico :

Por medio de la Resolución ejecutiva No. 23 febrero 28 de 1.964, el Presidente de la República (Comando en Jefe) creó el Comando Aéreo de Apoyo Táctico es la Unidad de la Fuerza Aérea, más recientemente fundada.

Las páginas de su historia inician a escribirse en una finca, situada en las proximidades de la población de Melgar, y denominada Tiusacá, en los primeros meses de 1.954.

A raíz de la venida al país de dos helicópteros para la construcción del ferrocarril del Magdalena, el Gobierno vió la utilidad tan apreciable que éste equipo podría prestar, especialmente en apoyo a operaciones de Orden Público; fué así como se adquirieron helicópteros H-13 modelo D, con los cuales se inició el entrenamiento para los pilotos de helicópteros y para tal fin, se contrataron los servicios de dos Instructores Extranjeros, para colaborar en la formación de los pilotos y técnicos.

A finales del año de 1.954 el Gobierno Nacional, designó a varios Pilotos para que iniciaran curso de Instructores en la Base de Gary, EE.UU. Una vez determinada la población de Melgar, como sitio más propicio para la operación de helicópteros, se nombró el primer Comandante de la naciente Unidad.

El personal de Oficiales organizó el primer casino en la Casa de la hacienda " San Fernando", situada a unos tres kilómetros de Melgar, Los Sub-Oficiales utilizaron para su alojamiento la pensión "Anacapri".

Debido a la difícil situación de orden público, especialmente en el Departamento del Tolima, simultáneamente con la instrucción, los alumnos tuvieron que cumplir misiones de apoyo al Ejército-- y a la Policía para enlace, reconocimiento y abastecimiento de las tropas, retardando la terminación del primer curso.

Por medio de la Resolución ejecutiva No. 23 febrero 25 de 1.954, el Presidente de la República faculta al Ministro de Guerra para adquirir en compra-venta unos terrenos en la finca denominada - La Florida, ubicada en Jurisdicción de el Municipio de Melgar.

Esta finca inicialmente estuvo a cargo del Ejército y se destinó para una compañía del Batallón Guardia Presidencial, destacada en Melgar.

A mediados de éste año, desde la Base Arsenal de Madrid se dió comienzo al transporte, por vía terrestre de la Estructura metálica, teja, cemento y demás materiales necesarios para la construcción del primer Hangar, que serviría para el mantenimiento de los helicop^{te}ros. Esta obra estuvo a cargo del Ingeniero Alemán LEOPOLDO-STOSCISQUY NEIXNER, quien prestaba sus servicios como empleado -- civil al servicio de la Fuerza Aérea.

El contrato incluía la construcción del Hangar, en cimientos de-- concreto ciclópedo, pisos de concreto, muros de ladrillo, techo -- metálico, teja de eternit, compuertas metálicas, marco en ángulo -- malla, vidrios, y pintura general del citado Hangar. La edifica-- ción se terminó en los últimos días del citado año empezó a fun-- cionar en los primeros meses del año de 1.955.

En la entrada occidental del citado Hangar, se pintaron las alas de la Fuerza Aérea, y una leyenda que rezaba " ESCUELA MILITAR DE HELICOPTEROS GENERAL GUSTAVO ROJAS PINILLA ". Esta construcción-- se desarrolló en áreas aproximada de 462 méetros cuadrados, una-- rampa de concreto para ser utilizada en mantenimiento y prueba de equipo volante. Dentro del Hangar figuraba el taller de soldadura, bancos de prueba, inspección técnica, almacén aeronáutico, servicio de torre de control y estadística.

El tanque para los helicópteros se efectuaba por medio de canecas y bomba de mano.

Mese más tarde se inició por el personal contratado, la construc-- ción de un edificio que serviría como sede para la Torre de Con-- trol, oficinas de Comando, Segundo Comando, Personal, Operaciones,

Contaduría y Salón de Conferencias. En esta edificación se utilizó un área de 200 metros cuadrados aproximadamente. Igualmente se edificó un local con destino a la planta eléctrica y taller de baterías, situado a unos 20 metros y construido en un área de 36 metros cuadrados.

Las primeras aspiraciones se plasman en realidad, el 13 de diciembre de 1.954, cuando reciben el Grado como Pilotos de ala rotatoria los primeros Oficiales, entrenados en la entonces denominada " Base Escuela de Helicópteros GUSTAVO ROJAS PINILLA". Dicho curso correspondió al número uno, recibiendo sus diplomas correspondientes los alumnos que lo iniciaron, a excepción del Señor Subteniente José E. Arévalo quien falleció en el que pudiera considerarse como el primer accidente de helicóptero de la FAC., ocurrido el 23 de septiembre de 1.954 cuando se realizaba un vuelo de entrenamiento en la Meseta de LIMONES hoy TOLEMAIDA.

Al adquirir el Gobierno la Hacienda " Las Mercedes ", situada a 6 kilómetros de la base, sobre la margen izquierda de la vía Melgar-Girardot, en el año de 1.955, el personal de Oficiales pasó a ocupar la finca como casino mientras los suboficiales organizaban el suyo en la Casa de la Hacienda " San Fernando ".

En el mes de enero de 1.955 igualmente se dió comienzo al curso No. 2 y se adelantó un curso de tierra en la Base Aérea de Madrid.

DIFERENTES TIPOS DE HELICOPTEROS ADQUIRIDOS PARA LA UNIDAD

Antes de este aparte ha de decirse que Oficiales del Ejército y de la Policía Nacional constituyeron el Curso No. 3 que recibió su grado el 20 de julio 1.956.

Los primeros helicópteros en llegar a Colombia fueron los de el tipo H23-12E de la fábrica HILLER, destinados a prestar su servicio al Ministerio de Obras Públicas, iniciando su trabajo en septiembre de 1.954, fecha en la cual fueron traspasados de ésta entidad a la FAC. y cuyos números fueron 220 y 221. En septiembre 15 de 1.960 fueron adquiridos tres nuevos helicópteros de este tipo por contrato hecho por el Ministerio de Guerra y la firma HERNAN Y CAMILO RESTREPO LIMITADA, a nombre de la HILLER AIRCRAFT CORPORATION. Se les asignó los números 231, 232 y 233. El costo de esta negociación fué de \$ 155.261.25.

Las características generales de éste helicóptero eran: Casa fabricante : HILLER, Techo : dieciocho mil pies, velocidad de cruce ro 96 millas, autonomía : 2:30; con tanques auxiliares : 4 horas-gasolina : 91/98 octanos, con capacidad de 46 galones en un tanque instalado debajo del motor; pesos total 3.100 libras, capacidad: gancho carga : 1.000 libras. Este helicóptero sirvió a la FAC. -- desde el mes de septiembre de 1.954 hasta el 12 de febrero de 1970 fecha en la cual se dieron de baja según acta número 003 COFAC-1.970.

El tipo de helicóptero OH.13 de la BELL AIRCRAFT CORPORATION fué-- adquirido el 18 de marzo de 1.953, fecha en la cual llegaron los tres primeros helicópteros del tipo mencionado y se les asignó -- los siguientes números: 200, 201 y 202. El 3 de agosto de 1.957 -- adquirió la FAC. dos helicópteros tipo OH-13J a los cuales se les asignó los números 217 y 218. Después de 4 sin adquirir el nuevo equipo se compraron cuatro OAH-13 el día 29 de octubre de 1.961.--

El 17 de marzo de 1.967 los Estados Unidos por medio del pacto de ayuda mutua (MAP) cede para el servicio de la Fuerza Aérea Colombiana cuatro Helicópteros del tipo OH-13 S a los cuales se les -- asignó los números 225, 226, 227 y 228, finalizando en esta forma la adquisición de helicópteros livianos a pistón recibiendo los -- dos últimos helicópteros OH.13 el 12 de septiembre de 1.968 en la

Base Aérea Germán Olano.

En febrero de 1.961 el Gobierno Colombiano empezó a gestionar con la Fábrica KAMAN AIRCRAFT CORPORATION la adquisición de unos helicópteros los cuales serían utilizados especialmente en misiones-- de Contra-Inteligencia. Para el 12 de julio del mismo año se reci**bió** el primer helicóptero H-43 B al cual se le numero como 251 y-- fue entregado en la Base Aérea German Olano.

Es de anotar que este es el primer helicóptero a Turbina incorpo-- rado al servicio de la Fuerza Aérea y corresponde al primer lote de tres adquiridos por la FAC. Las características generales del helicóptero son : Casa Fabricante CHARLES KAMAN, versión militar-- H.43 B, techo máximo 30.000 pies autonomía de vuelo 03:00 horas-- con una velocidad máxima en el vuelo a nivel de 104 nudos, peso -- bruto 5.900 libras, equipado con un motor LICOMING - T-53 L-1 de 860 caballos, tiene dos conjuntos de rotores se mueven en contra-- rotación para eliminar el efecto de torqueo.

El 8 de septiembre de 1.961 arribaron por vía aérea otros dos -- nuevos helicópteros de este tipo y a los cuales se les asignó la matrícula 252 y 253. El 9 de diciembre de 1.963, se recibieron -- otros tres helicópteros H-43, a los cuales se les asignaron los -- números 254, 255 y 256; en este mismo mes el Gobierno de los Estados Unidos, autorizó el traslado definitivo de los tres primeros-- helicópteros, los cuales estaban en calidad de préstamo por parte de la Fuerza Aérea de dicho país, ya que por rara coincidencia to dos quedaron totalmente destruidos en accidentes. Debido a que és te helicóptero habia sido fabricado inicialmente para operaciones de rescate en accidentes aeroportuarios y como extinguidor de in-- cendios y a su difícil mantenimiento, los dos últimos que queda-- ban de éste tipo, fueron devueltos a los Estados Unidos, quien a su vez los cedió a Italia.

A partir de Marzo de 1.963, la orden de operaciones 001 del Comando de la Fuerza, dispuso el traslado al Comando Aéreo de Combate - "Germán Olano", del material destinado a orden público, quedando - en Melgar únicamente el material de instrucción ya que la Unidad - se le asignó la misión exclusiva de formar Pilotos de ala rotato--ria. El Decreto No. 1817 de ese mismo año le asigna el nombre de - Base Aérea "LUIS F. PINTO". La Directiva 05/66 le cambió la estruc--tura orgánica de la Base constituyéndola en Comando Aéreo de Apoyo Táctico del Ejército y asignándole nuevamente todo el material de Helicópteros.

Con el programa trazado por la Fuerza Aérea para la modernización del equipo de helicópteros realizó una serie de gestiones en el - Pentágono y por medio de Plan de Ayuda Mutua el gobierno de los - Estados Unidos acordó ceder a Colombia tres helicópteros UH-1B - del renglón de producción que utiliza el Ejército de los Estados Unidos, con el fin de que prestaran el servicio en nuestro país - en lo referente a la lucha contra- insurgente en áreas de Orden - Público.

Fué así como el 13 de Mayo de 1.963 arribaron a la Base Aérea Ger--mán Olano tres aviones del Tipo C-124 de la Fuerza Aérea de los - Estados Unidos con tres helicópteros UH.1B los cuales fueron en--samblados en esa Unidad bajo la dirección del departamento de - Producción de la BELL HELICOPTER COMPANY, la que envió diez téc--nicos que se encargaron de los trabajos de instrucción y capaci--tación del personal de oficiales pilotos y suboficiales técnicos a estas máquinas se les asignaron los números 271, 272, 273.

En 1.964, el Comando de las Fuerzas del Sur en Panamá propone a - Colombia que devuelva los tres helicópteros UH-1B y en medio de - esto recibiría cinco Helicopteros H.43 B nuevos, para que así man--tuviera la línea KAMAN ya que habían sido probados y operados. De--bido a los problemas que se habían presentado con la operación en Orden Público en el H-43 B y lo difícil que se había puesto el -

mantenimiento de este equipo el gobierno de Colombia rechazó la propuesta y a su vez solicitó más bien que se siguiera con la línea de la BELL (IRAQOIS) ya que este equipo estaba dando el rendimiento, la seguridad y el bajo costo de mantenimiento.

El 4 de Julio de 1.964 recibió el Gobierno de Colombia tres helicópteros UH-1 B por el conducto de la Ayuda Mutua de los Estados Unidos los cuales fueron ensamblados en la Base Aérea Germán Olano, Unidad que tuvo a su cargo inicialmente este equipo.

En septiembre de 1.970, a raíz del accidente ocurrido el helicóptero A estas máquinas se les asignaron los números 274, 275 y 276. Es de anotar que el helicóptero No. 275 fue el primero en accidentarse y quedó totalmente destruido cuando solo había volado 29 horas 15 minutos el día 26 de Julio de 1.964, siendo comandada por el Comandante de la Base de Palanquero dejando un saldo de siete muertos. Posteriormente llegaron otras máquinas del mismo tipo, entre ellas la que se le asignó la matrícula 279 que fue acondicionada especialmente, para el servicio de Su Santidad Pablo VI, durante su visita que hizo a Colombia. modelo UH-1B/H, se ofrecía la garantía de la fábrica en el ministro de petrolos, el Las características de este equipo son las siguientes: Casa fabricante la Bell Helicopter, versión militar UH - 1B, versión comercial H-204, techo máximo 20.000 pies, velocidad de crucero de 70 a 120 nudos, autonomía de vuelo 02:40 horas, peso total 8.500 libras, peso básico 4.500 libras, con un motor fabricado por la AVCO LYCOMING, del tipo T-53, con una potencia máxima de 1.100 HP.

En vista de los rendimientos que estaba ofreciendo éste equipo de helicóptero, el Gobierno Nacional gestionó la adquisición del helicóptero UH-1H, el cual es un equipo más moderno, con mayor capacidad y mayor rendimiento, y fue así que el 12 de diciembre de 1.968, se recibieron y ensamblaron los tres primeros helicópteros UH-1H en la ciudad de Cartagena por el personal técnico de la Fuerza Aérea, con asesoramiento de la comisión técnica de la Casa Bell.

El 18 de Abril de 1.969 se recibieron tres unidades más, que llegaron y fueron ensambladas en la ciudad de Cartagena. Finalmente el 20 de febrero de 1.971, se recibió en el Comando Aéreo de Transporte Militar de Bogotá el último helicóptero de ese lote.

A éstos helicópteros se les asignaron los números FAC 281, 282, 283, 284, 285, 286, y 287.

En septiembre de 1.970, a raíz del accidente ocurrido al helicóptero 285, el cual había sido destinado horas antes, para cumplir una misión con el Señor Presidente y que por razones del servicio a última hora se efectuó un cambio en la máquina, el gobierno vió la necesidad de adquirir un helicóptero que ofreciera las mayores seguridades y el mejor rendimiento para el servicio de la Presidencia. Fué así que en la fecha anteriormente mencionada, se presentó el proyecto de la compra del helicóptero UH-1H, que presentaba seguridad en la operación, por ser un bimotor que tiene el 95% de intercambiabilidad de partes por el modelo UH-1B/H, se ofrecía la garantía de la fábrica en el suministro de partes, el más bajo costo de operación y producido por la fábrica de mayor experiencia en el mundo.

Otras de las ventajas que ofrecía este tipo de helicóptero era el que en un futuro no muy lejano sería el equipo que renovarían los actuales y para esta fecha se tendría la experiencia necesaria en la operación de estas máquinas.

Las características de éste helicóptero son : Casa Fabricante — BELL HELICOPTER COMPANY, Versión Militar UH-1H, Versión civil 212 techo máximo 25.000 pies, velocidad máxima 150 nudos, peso vacío 5.700 libras, peso básico 5.991 libras, peso máximo bruto de despegue 10.000 libras, carga útil 4.009 libras, autonomía 02:40 horas, con una turbina de la PRATT AND WHITNEY (UNITED AIRCRAFT OF CANADA), del tipo PT-36 T (dos turbinas en una sola unidad).

En el año de 1.961 se autorizó la compra del helicóptero UH-1N para la presidencia de la República con un costo de US. \$971.888.00 precio que incluía repuestos, turbina de reserva, equipo terrestre asistencia técnica, empaque, manejo, transporte, adiciones y modificaciones, entrenamiento y viáticos.

El 28 de Febrero de 1.967, la Fuerza Aérea adquirió 12 helicópteros HUGHES-500-M, versión Militar OH-6A, por medio del contrato celebrado por los Señores Ministro de Defensa Nacional, General GERARDO AYERBE CHAUX y el Señor Ministro de Hacienda, Doctor ABDON ESPINOSA VALDERRAMA, en representación del Gobierno Colombiano y el Señor CHARLES ESCHAOL, en representación de la casa HUGHES TOOL COMPANY AIRCRAFT DIVISION, por un valor de US \$982.656.00. El 26 de abril de 1.968, arribaron en un C-54 al Comando Aéreo de Transporte Militar, los primeros helicópteros OH-6A.

XVI - El helicóptero HUGHES tiene un peso bruto de 2.400 libras, una carga útil de 1.402 libras, desarrolla una velocidad de crucero a nivel del mar de 120 nudos, su techo máximo es de 19.000 pies, tiene una autonomía de vuelo de 4 horas, está propulsado por un motor que desarrolla una potencia máxima 317 H.P. de la versión T-63-5A fabricado por la ALLISON DIVISION MOTORS que es de fácil mantenimiento y poco peso (126 libras). El mantenimiento en general del helicóptero es muy simple. Su diseño es totalmente mecánico.

Este helicóptero está dirigido especialmente al mercado militar Internacional como una nave liviana de observación con las condiciones comprobadas por un explorador a bajo nivel y la nave armada para actuar como unidad de entrenamiento.

Este, equipo fué destinado al Comando Aéreo de Apoyo Táctico a donde se trasladaron la comisión que vino para dictar el entrenamiento y asesorar y mantenimiento.

Desde la creación, y especialmente a partir de ese año, con la -
formación de nuevas tripulaciones la Base orientó sus actividades
especialmente hacia el cumplimiento de misiones de Orden Público,
constituyéndose el Helicóptero en el medio indispensable en las--
operaciones de contra-insurgencia, especialmente por la modalidad
del combate de guerrillas. Fueron muchas las vidas que gracias a
este medio de transporte pudieron salvarse, estableciendo un ver-
dadero " record" en las labores de evacuación al conseguirse que-
antes de que transcurriera una hora de haber sido herido en comba-
te un soldado, éste fuera atendido en el Hospital Militar Central.

Antonio Auli.

A través de sus 17 años de historia y mediante los esfuerzos rea-
lizados por quienes tan acertadamente le han Comandado, ha logra-
do la Unidad el entrenamiento de quince cursos, con un total muy
diciente de 139 Pilotos de ala rotatoria, y adelantando en el pre-
sente período la instrucción del curso número 16, integrado por -
ocho Oficiales.

XVI - Grupo Aéreo del Sur :

Al declararse las hostilidades entre Colombia
y el Perú, el material de vuelo de nuestra Fuerza era escaso para
el cumplimiento de operaciones militares, siendo necesario un --
adiestramiento rápido y eficiente de nuestros pilotos, lo que se-
hizo a través del suministro de aviadores por cuenta de "SCADTA"-
reserva nacional, con sus hidroaviones Sikorsky, utilizados poste-
riormente en el frente bélico.

La Base central de nuestra aviación militar se construyó en Palan-
quero aprovechando las instalaciones de Scadta, dentro de un plan
que contemplaba una serie de bases auxiliares tales como Flandes,
Potosí, Caucaya y La Pedrera.

Terminado el conflicto se precisó la necesidad de mantener una -- Unidad militar aérea de carácter permanente; fué así como el Go-- bierno Nacional reorganizó el ramo de aviación por medio del De-- creto No. 1716, de octubre 17 de 1.933, quedando constituida así la Base del Sur, Puerto Boy, siendo Presidente el Doctor Enrique-- Holaya Herrera y Ministro de Guerra el Capitán Carlos Uribe Gavi-- ria, Posteriormente, la Unidad fue reorganizada por medio del De-- creto No. 2067, de octubre 31 de 1.934, disposición que hizo refe-- rencia concretamente a la Base de Puerto Boy, Decreto firmado por el Presidente Doctor Alfonso López y su Ministro de Guerra Marco Antonio Aulí.

Dos años más tarde aquella Unidad desapareció mediante el Decre-- to No. 820, del 17 de abril de 1.939, por el cual se suprimía la Base Aérea del Sur, Puerto Boy, según la voluntad del entonces -- Presidente Alfonso López y su Ministro de Guerra Benito Hernández Bustos. Suprimida la Base y en consideración del crecimiento de -- la Fuerza Aérea y las necesidades nacionales, se escogió un nuevo sitio para establecer la Unidad fundándose en forma definitiva la Base de Tres Esquinas. Para este fin fue comisionado un Oficial -- Alemán de nombre Mook en compañía del Teniente Diego Muñoz Rodrí-- guez. La comisión bajó por el río Orteguzaza acompañada por varios colonos entre los cuales sobresalió Marcos Manchola, eligiéndose-- el sitio de la Victoria, en la confluencia del Orteguzaza con el -- Caquetá, contiguo a los fundos del cauchero Lesmes Claros.

Manchola fue el encargado de descuajar la selva y limpiar el lu-- gar en colaboración de lo indígenas y 30 colonos más. En el térmi-- no de 90 días quedó preparado el lugar que hoy ocupa la Unidad. Las construcciones fueron de madera y techo pajizo. El material -- volante y otros elementos fueron llevados de Puerto Boy.

La primera disposición relativa al establecimiento de la Base de Tres Esquinas fue el Decreto No. 765, de abril 13 de 1.943, el que

Creó la Base Auxiliar del Sur con el objeto de colocar en un solo sitio, y bajo una sola organización, todo lo que se creó en virtud de una emergencia bélica y que una vez desaparecida esta había quedado disperso geográficamente y orgánicamente. El Decreto en mención - decía : " El Presidente de la República en uso de sus facultades legales decreta : Con fecha 24 de Marzo del corriente año, creáse la Base Auxiliar del Sur con el siguiente personal y asignaciones mensuales. Un Comandante Mayor, un Teniente, un Subteniente, Un Oficial, personal auxiliar, un farmacéuta, un enfermo, un escribiente, un mecánico, un mecánico segundo, un mecánico tercero, un ecónomo, un Jefe de taller, tropa, un Sargento Primero, tres Sargentos Segundos, nueve Cabos Segundos, un Corneta, tres asistentes, dos rancheros, dos camilleros y 113 soldados."

Es de advertir que el sueldo en ese tiempo se ajustaba a las siguientes asignaciones : Mayor \$ 207,00; Teniente, \$ 126,00; Subteniente, \$ 108,00, Oficial de Sanidad, \$ 180,00; Sargento Primero; \$ 63,00; Sargento Segundo \$ 45,00; Cabo Primero, \$ 30,00; y Cabo Segundo \$ 15,00 . Los soldados ganaban \$ 5,00 o \$ 4.50 mensuales".

El Artículo 3º del Decreto No. 765 expresa:

"Designase la suma de diez mil pesos (\$ 10.000.00) oro para las obras de la Base Aérea Auxiliar del Sur y para el pago del personal civil. Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá, a 13 de Abril de 1.934".

ENRIQUE OLAYA HERRERA
Ministro de Guerra.

ALFONSO ARAUJO.

Posteriormente la Orden General No. 31/32, en su artículo No. 113, dispone que la antigua Base, pase a depender del Grupo Rotatorio, asignándole la misión de conservar sus instalaciones; ajustar y vigilar el plan Ordo; ayudar el fomento agropecuario y cooperar en

Posteriormente se expidió el Decreto No. 350 de Febrero 25 de -- 1.939, bajo el gobierno de Alfonso López, siendo Ministro de Guerra Alberto Pumarejo, por el cual se dictaban disposiciones sobre el funcionamiento de la Base Aérea de Tres Esquinas, la que se establecía como Dependencia de la Dirección General de Aviación, ordenando su Comando a un Mayor o a un Capitán piloto; otorgándole la misión de atender el servicio de transportes aéreos de las regiones del Sur; el entrenamiento de las escuadrillas ; su conocimiento de la región y la instrucción de los contingentes que irían a constituir la reserva de la Base. También se emitían otras disposiciones orgánicas.

Establecida la misión de la Base y dictadas las pautas para su funcionamiento, se procedió a gestionar la titulación de los terrenos, lo cual se consiguió mediante la promulgación del Decreto No. 736, del 12 de abril de 1.938, emanado del Ministerio de Agricultura y Comercio, a cargo de Aurelio Arango, mediante el cual se destinaron para el servicio de la Base 1.234 hectáreas pertenecientes a los terrenos baldíos de la nación.

Con el transcurso de los años crece la Base y se desarrolla al igual que las otras Unidades subalternas de la Fuerza.

El ritmo acelerado de su progreso se vió interrumpido por la crisis económica de 1.969, la que afectó notablemente el presupuesto de la Fuerza Aérea, llegándose a la conclusión de cerrar una de las Unidades y se optó, pues por la Base de Tres Esquinas, quedando reducida a un puesto militar dependiente de la Base de Madrid.

Posteriormente la Orden General No. 31/62, en su Artículo No. 113, dispone que la antigua Base , pase a depender del Fondo Rotatorio, asignándole la misión de conservar sus instalaciones : ejecutar y vigilar el plan Orión; ayudar el fomento agropecuario y cooperar es

trechamente con las labores de Satena. Este fue el preludio para su resurrección, por cuanto la misión asignada implicó el traslado de maquinaria pesada, materiales y personal, así como la aprobación presupuestal correspondiente para su mantenimiento y conservación.

Ya en 1.965 el plan de actividades de la Fuerza Aérea Colombiana considera que se le debe asignar funciones de Comando Aéreo Logístico y con esa fisonomía continúa hasta el año siguiente, cuando el Comando de la FAC. previo concepto emitido por la Asesoría Jurídica, le restablece el nombre de Base Aérea de Tres Esquinas.

En 1.966, aparece la Directiva Transitoria No. 05/66 orgánica de la Fuerza Aérea. En ellas las Unidades subordinadas toman la discriminación, de acuerdo con la misión que desempeñan, como integrantes de una Fuerza Aérea. Tres Esquinas llamada Grupo de Apoyo, nombre con el cual continuó hasta el 6 de junio de 1.969, cuando se le denominó Grupo Aéreo del Sur, reajusta su misión y cambia su organización, aunque no sustancialmente, por medio de la directiva No. 026/69.

Así queda, en los términos anteriores, consignada la reseña histórica de esta Base, oasis de calma y tranquilidad en las selvas del Sur.

XVII - Base de Buenaventura :

La Historia de ésta desactivada Unidad, se remonta a los finales del año 1.932. Fué creada por Decreto del Gobierno durante el Conflicto con el Perú, con la misión de patrullar las Costas del litoral Pacífico y así evitar las incursio

nes de naves de la Armada Peruana y territorio Colombiano, en vista de que durante todo el litigio, fueron desplegadas en esta zona.

La Base fue situada en un sitio estratégico dentro de la bahía de Buenaventura, sobre una pequeña Punta de terreno y su única comunicación con tierra era, por medio de avión o de lanchas, debido a que estaba rodeada totalmente por selva virgen y por mar. La entrada a la bahía estaba estratégicamente protegida por dos baterías de Artillería que apuntaban hacia el mar.

La Unidad, desde su comienzo tuvo muchos tropiezos de índole económica por su misma situación; la adquisición de agua potable fue siempre un grave problema. En cierta ocasión fue presa de un gran incendio causado por un corto circuito que se originó en una de las instalaciones eléctricas destinada a calentar los roperos para preservarlos así de la humedad. Otro problema para la base fueron las mareas del Pacífico, solían fluctuar de los 3 a los 5 metros, ocasionando el correspondiente perjuicio.

La Base operó con aviones, alemanes casi en su totalidad, tales como Dornier Wall, el Dornier Merkur, el Junker W-34 y el K-43 también contó la Unidad con el famoso sesquiplano Comodoro P2-Y1 de la Consolidated. Todo el equipo era anfibio.

Para aprovechar más sus instalaciones, surgió la idea de estructurar una Base Aero-Naval, pero jamás se pudo llevar a cabo por múltiples inconvenientes. Aspectos de índole presupuestal y el difícil mantenimiento del equipo y de las instalaciones, determinaron el cierre total de la Base por los años 47 y 48. Estas instalaciones quedaron en manos de la Armada, quien más tarde las abandonó en forma definitiva.

XVIII - Instituto Militar Aeronáutico :

El Instituto Militar Aeronáutico — inició actividades en el año de 1.951, como dependencia del Estado Mayor Aéreo, para dar cumplimiento a los cursos de capacitación de Oficiales dispuestos por la Ley para efectos de ascenso — a los grados de Capitán y de Mayor, respectivamente.

Hasta el año de 1.955 funcionó en las instalaciones del Cuartel — General del Comando de la Fuerza Aérea y, posteriormente, en la — Base Aérea de Madrid.

Remontándonos al año de 1.951, vemos organizado el primer curso — regular para ascenso de Teniente a Capitanes, el cual se efectuó en las dependencias del Comando de la Fuerza. Este fue el primer intento por sacudir una tradición de muchos años en los cuales se atendía solamente al entrenamiento y habilidades para el manejo — mecánico de las aeronaves, descuidando un poco el aspecto cultu— ral por creerlo innecesario. Para efectos de ascenso, solo exis— tía el requisito de presentar y aprobar exámenes sobre algunas ma— terias. Sin embargo, un puñado de hombres, con proyecciones al fu— turo y con un gran sentido intuitivo, analizaron las cualidades— propias de un buen Comandante y vieron que a las habilidades ma— nuales había necesidad de sumar conocimientos que realzarán su va— lor y lo capacitarán para cumplir su misión en una forma más efec— tiva.

En 1.956 aparecía por primera vez en las Tablas de Organización — FAC. TOE No. 18, el Instituto Militar Aeronáutico, como proyecto— Únicamente.

En 1957 se efectuó en la Sección de Instrucción del Departamento— A-3 Operaciones, el planeamiento y estudio de las necesidades pa— ra el funcionamiento de tal Instituto y en este mismo año se co— menzaron los Cursos de Subteniente a Teniente en la Base Arsenal

de Madrid con el objeto de refrescar los conocimientos de la Escuela y prepararlos para el siguiente grado.

En 1959 se iniciaron los Cursos de Capitán a Mayor en la Escuela Superior de Guerra organizados y dirigidos por varios Oficiales de la Fuerza Aérea y basados en las últimas doctrinas recibidas por ellos en la Universidad del Aire de los EE.UU. Igualmente se empezó con los Cursos para Suboficiales en la Base de Madrid.

A pesar de todos estos buenos propósitos, ellos continuaban desarrollándose en forma dispersa por la falta de instalaciones y la unidad de doctrina no se conseguía pues los profesores, cada vez diferentes, nunca lograban adquirir una sólida experiencia que les diera la idoneidad requerida para estos menesteres educativos. Un Curso en el Comando de la FAC. otro en el Fondo Rotatorio, algunos en la Escuela Superior de Guerra y varios en la Base Arsenal, reflejan los buenos propósitos de establecer un sistema académico pero carecían de la unidad de dedicación necesaria para que la marcha de estos Cursos se llevara a cabo bajo una supervisión y reglamentos apropiados. Sin embargo, esta labor de experimentación sirvió para crear una conciencia sobre la misión en tiempo de paz, de una Fuerza Militar que no es otra que la instrucción y entrenamiento, pues lo que no se hizo en tiempo de paz será difícil de improvisar en la acción bélica, donde sólo cuenta la habilidad, los conocimientos y la práctica.

Con fecha 18 de abril de 1.960 y en desarrollo de la Ley 126 de 1.960, se constituyó como Unidad Académica y le fue fijada la Tabla de Organización y dotación aprobada por disposición No. 016 del Comando General de las FF.MM. expedida, el 27 de abril de ese mismo año. Se le asignaron para su funcionamiento las Instalaciones de la Empresa Colombiana de Aeródromos en el antiguo aeropuerto de Techo, y al trasladarse la Base de Transportes Aéreos Mili-

tares a "El Dorado", ocupó las instalaciones dejadas por esta Entidad Operativa en el mes de junio de 1.962. La Resolución Ministerial No. 2606 del 20 de junio de 1.963 aprobó las TOE definitivas para el Instituto Militar Aeronáutico, con fecha 1º de junio de 1.963. La disposición Nº 01 de 1.965 originaria del Comando de la FAC. aprobada por Resolución No. 938 del Ministerio de Guerra de ese año, asignó a esta Unidad el nombre de " Andrés M. Díaz ", como homenaje a tan meritorio Capitán Piloto de la Fuerza Aérea, en el trigésimo aniversario de su muerte.

La directiva transitoria No. 057 del 29 de julio de 1.971, así como el Proyecto de reestructuración de la organización de la FAC. ordena la desactivación del Instituto, constituye la Escuela de Formación y Capacitación de Suboficiales y dispone los cursos de Capacitación para Oficiales en la Escuela Militar de Aviación "Marco Fidel Suárez".

XIX - Escuela de Suboficiales :

Por Decreto No. 144 de julio de 1.932 se crea la Escuela de Radiotelegrafía y Mecánica en la Escuela de Aviación de Madrid inicialmente anexa al Pelotón Terrestre de Aviación, cuyo Comandante en esa época era el Señor Capitán ERNESTO GUTIERREZ QUIÑONEZ. Pese a que tal Pelotón venía prestando servicios especiales en los hangares, al llegar el nuevo curso, en su mayoría fueron trasladados a Puerto Boy donde constituyeron la Segunda Compañía Terrestre de Aviación. De este antiguo Pelotón sobrevivió para el curso únicamente, el hoy Teniente en retiro LUIS ARTURO BAVATIVA.

Para la integración de ese primer curso se recurrió al personal de Soldados y Suboficiales mejor preparados del ejército y, en su gran mayoría, se surtió el Batallón de Ingenieros Caldas, acantonado en Ibagué. Entre los Suboficiales que integraron este curso se contaba al Cabo Primero MIGUEL ALIPIO MONROY, de gratísima recordación y quien posteriormente fue Comandante de la Base Arsenal de Madrid. Al término del curso fueron nombrados como Mecánicos Cuartos.

En el año de 1.934 a la Escuela Militar de Aviación se la llamaba Base Escuela de Madrid y a la Escuela de Radiotelegrafía y Mecánica se la denomina "Escuela de Mecánicos" simplemente.

Por el año de 1.953 es trasladada la Escuela de Mecánica a la Base Aérea de Cali, hoy Escuela Militar de Aviación dándosele el nombre de "Escuadrón de Aerotécnicos". En esa Unidad se desarrolló hasta alcanzar un alto grado, principalmente en el aspecto técnico y militar. Después de 17 años de funcionar en Cali, de acuerdo con una nueva organización dada a la Fuerza Aérea regresa a la Ciudad de Madrid para ocupar modernas instalaciones, esta vez ya no dependiendo del Comando Aéreo de Madrid, sino del Instituto Militar Aeronáutico IMA cuya sede estaba en el antiguo aeropuerto de Techo.

Por múltiples razones se adelantaron los estudios necesarios para concluir, grosso modo, que había promiscuidad innecesaria en nuestros organismos docentes y que se imponía la constitución de una verdadera Escuela de Suboficiales aparte y sin relación de dependencia de la Escuela de Aviación de Cali o cualquier otro organismo de segundo nivel.

Es así como de acuerdo con el "Proyecto de Reestructuración de la Organización de la Fuerza Aérea", visualizado por el señor Comandante de la Fuerza Aérea y la Directiva transitoria No. 057 del 29 de julio de 1.971 que trata de la "Desactivación del Institu-

to Militar Aeronáutico y constitución de la Escuela de Formación y Capacitación de Suboficiales", se procede en forma definitiva— a la organización de dicha Escuela que día a día va transformando se en un plantel piloto no solo por sus modernas instalaciones si no por lo que ella enseña.

Por Resolución del Comando de la Fuerza Aérea No.53 de agosto de 1.971, se le asignó a la Escuela el nombre de " ANDRES M DIAZ " — en memoria del ilustre Capitán pionero de la aviación, distinguido por sus virtudes durante su corta pero meritoria carrera y — quien falleció el 2 de mayo de 1.935 en accidente aéreo en la Base Aérea Germán Olano.

Hoy por hoy la Escuela cuenta con su distinguido cuerpo de Oficiales, Suboficiales y Civiles que asumen la responsabilidad de la — preparación integral técnica, intelectual, moral y física de cerca de 300 alumnos divididos en cinco cursos, entre estos el de Su boficiales de Infantería de Aviación. Con anterioridad, la ins— trucción de estos últimos se efectuaba en diferentes Unidades Aéreas imponiéndoseles como una misión adicional, a veces molesta— para los Comandantes y como tal, tomando como asunto secundario.

El personal que ingresa a los Cursos de Aerotécnicos adelanta 4 — semestres. En el primero los Alumnos reciben la instrucción mili— tar básica y conocimientos generales de materias técnicas y acadé— micas fundamentales para el desarrollo de su especialidad.

En el segundo semestre reciben instrucción avanzada y la instruc— ción técnica se canaliza hacia especialidades generales.

Electrónica, abastecimientos, mantenimiento y armamento aéreo.

Durante el tercer semestre los alumnos tienen oportunidad de via— jar a la ZONA DEL CANAL DE PANAMA "ACADEMIA INTERAMERICANA DE LAS

FUERZAS AEREAS" (IAAFA) donde reciben instrucción en las siguientes especialidades:

Este taller recibe representantes de inmediato, un enorme alivio para los paraderos,

1. Mecánica de Hélices
2. Mecánica de Neudráulica
3. Mecánica de Instrumentos
4. Mecánica de Aviones Recíprocos
5. Mecánica de Aviones propulsión a chorro
6. Mecánica de Armamento
7. Electricidad de Aviones
8. Reparación de instrumentos
9. Reparación de equipo terrestre de navegación y comunicaciones.
10. Mecánica de motores Jet.
11. Mecánica de Estructuras y Láminas, etc.

XX - S A T E N A:

La Empresa se creó mediante Decreto No. 0940 del 12 de abril de 1.962, cristalizando en esta forma la idea, del entonces Comandante de la Fuerza Aérea, Mayor General ALBERTO PAWELS RODRIGUEZ, hoy en uso de buen retiro.

El fin principal para ello, fue el de vincular todos los apartados territorios con el resto del país, ya que este era y es, el unico medio de comunicación.

Este proyecto data desde que se inició el famoso Correo del Sur - para transporte de pasajeros, correo y carga, por allá en los años de 1.943 y 1.946, efectuado también por el Escuadrón No, 101 de la FAC.

El Decreto de fundación reglamentó el servicio de transporte aéreo

militar para pasajeros, correo y carga en las regiones del sur - del país, en los Llanos Orientales y en las Costas del Pacífico.

Esta sabia medida representó de inmediato, un enorme alivio para los ganaderos, agricultores, colonos y campesinos de esas zonas, dándoles la oportunidad, no solo de ver desarrollar sus pueblos - sino que sirvió para que se pudiese movilizar todo el producto del trabajo hasta las zonas de mercadeo en el interior del país.

La Empresa inició sus servicios dependiendo en forma directa del Comando de la Fuerza Aérea con el siguiente material :

Un avión DOUGLAS C-54
Dos aviones DOUGLAS C-47
Dos aviones L-20 BEAVER

Más tarde el Gobierno Nacional, mediante Ley No. 080 de 1.968, - reorganizó sus servicios, constituyéndola en una empresa autónoma, con personería jurídica, como establecimiento adscrito al Ministerio de Defensa Nacional y orientando por una Junta Directiva de la cual forman parte los Ministerios de Defensa Nacional, Gobierno y Comunicaciones, además del Comandante de la Fuerza Aérea y el Jefe del Estado Mayor Aéreo.

SATENA ha venido y seguirá vinculado, todas aquellas regiones - subdesarrolladas, colaborando en campañas asistenciales de incremento agrícola y pecuario , de colonización y fomento económico y social en el país.

Es pues, un servicio muy necesario al país, creado no con el fin de competir con las demás empresas aéreas privadas y comerciales, sino de servir, de llevar cultura y desarrollo a estas zonas marginadas. Sus principales operaciones, se ha efectuado en el transporte de ganados, productos agrícolas, maquinaria y en el de --

150.000 libras de productos químicos para combatir plagas en el algodón, recientemente.

Este servicio y sus incrementos, son la mejor prueba de que su creación cumple con una de las necesidades más sentidas y más urgentes de esos territorios apartados.

XXI - COMENTARIOS AL ARTICULO EXTRACTADO DEL LIBRO "LA GUERRA SOBRE LA

En el presente año SATENA dió un gran impulso para renovación de sus equipos, al adquirir 4 AVRO , TURBO - hélices producidos en Inglaterra.

No es necesario detenerse en profundas meditaciones sobre el asunto un criterio sobre el artículo de antecedentes. En agosto Sr. Capitán CARLOS URIBE, a la sazón Ministro de Guerra, trajo al tema de la situación del Ejército para la ya lejosa época de 1.932 de una manera objetiva, cruda, si se quiere sencillamente descarnada.

Análisis del Sr. Capitán URIBE los institutos y dependencias existentes, con todos sus fallos y deficiencias. Y EN EL CUAL ANDAN MEZCLADOS LOS ALETAZOS VICTORIOSOS CON LA RISA FRANCA DE LA CAMARADERIA Y LAS LAGRIMAS QUE CORREN SOBRE LAS ALAS ROTAS " " ESE PASADO QUE CONSTITUYE LA TRADICION GLORIOSA NACIONAL- Y EN EL CUAL ANDAN MEZCLADOS LOS ALETAZOS VICTORIOSOS CON LA RISA FRANCA DE LA CAMARADERIA Y LAS LAGRIMAS QUE CORREN SOBRE LAS ALAS ROTAS " Continúa con una visión de lo que era la Escuela Superior de Guerra, sus problemas y proyectos para reformar el plan de estudios. Salta al Estado Mayor y hace una definición solemne del organismo existente cuando afirma: " Es la más que un Instituto Técnico por excelencia, como debe serlo, el go hay cercado a un depósito de Oficiales, levántase, fuera esta la validez de carácter físico o intelectual y agraga que no existió allí continuidad en la acción, sistema de propósito o de doctrina.

Al referirse al Ministerio de Guerra, expresa que cuando se llevaban al día todos los asuntos por allí cursados, su organización no era la más adecuada para afrontar la situación bélica que se vivía y que era necesario abreviar procedimientos y suprimir papeles inú-

CAPITULO IV

XXI - COMENTARIOS AL ARTICULO EXTRACTADO DEL LIBRO "LA VERDAD SOBRE LA GUERRA"

No es necesario detenerse en profundas meditaciones para formarse un criterio sobre el artículo de antecedentes. Su autor Sr. Capitán CARLOS URIBE, a la sazón Ministro de Guerra, trata el tema de la situación del Ejército para la ya lejana época de 1.932 de una manera objetiva, cruda, si se quiere sencillamente descarnada.

Analiza el Sr. Capitán URIBE los institutos y dependencias castrenses existentes, desde la Escuela Militar de Cadetes, con todos sus fallas y definiciones en cuanto a métodos y planes de estudio, desaciertos en el ingreso del personal etc., e ilustra sobre las modificaciones a introducir. Pasa luego a comentar la inexistencia de Escuelas de aplicación para Oficiales y sus puntos de vista para la creación de estos Institutos. Continúa con una visión de lo que era la Escuela Superior de Guerra, sus problemas y proyectos para reformular el plan de estudios. Salta al Estado Mayor y hace una definida semblanza del estamento existente cuando manifiesta: "Era este más que un Instituto Técnico por excelencia, como debe serlo, algo muy cercano a un depósito de Oficiales, inválidos, fuera esta invalidez de carácter físico o intelectual y agrega que no existió allí continuidad en la acción, unidad de propósito o de doctrina.

Al referirse al Ministerio de Guerra, expresa que aunque se lleva--ban al día todos los asuntos por allí cursados, su organización no era la más adecuada para afrontar la situación bélica que se vivía--y que era necesario abreviar procedimientos y suprimir papeleo inú--

til.

Cuando trata sobre la inspección General del Ejército, dice que este Departamento estaba reducido a su mínima expresión y que se carecía de reglamentos.

En cuanto al Departamento 4 escuetamente va narrando las irregularidades encontradas en la fábrica de municiones, tales como la nó producción de los elementos propicios de dicha factoría, porque las maquinarias estaban incompletas y se carecía de materias primas, aparatos de precisión y control etc. Refiérese a continuación el desorden imperante en cuanto a la ubicación y dispersión de de pósitos de armamento y municiones y a la ausencia de condiciones de conservación. Hace énfasis en la absoluta carencia de vestuario y equipo para dotar al personal.

De los cuarteles e instalaciones militares hace acre alusión, al expresar que fué mucho lo que se gastó en adquisición de terrenos para su construcción y que todo quedó concluso.

A propósito de la incipiente Aviación Militar refiere las precarias condiciones de los pocos aviones disponibles (los Wild) y lo costos que resultaron los ensayos para crear una Escuela Militar de Aviación. Pero seguidamente se expresa con todo entusiasmo sobre la incipiente arma y hace férvida apología de todos sus pilotos militares. Recaba la necesidad de aumentar su número y exterioriza su preocupación, por el desarrollo de la Escuela Militar de Aviación. En igual forma materializa su interés por la rápida comunicación entre la capital de la República y los diversos centros del Caquetá y Leticia al encargar dos (2) aviones anfibios.

Más adelante cita cifras sobre la inferioridad del Ejército Colombiano en hombres y presupuestos comparativamente con países como

el Ecuador, Perú y de como hubo de sostener enconada lucha contra el parlamento para defender la existencia del Ejército y su presupuesto de Guerra invocando razones de soberanía y guarda de las fronteras, eventos estos mirados desapaciblemente por senadores y representantes y para quienes el elemento armado solo constituía una onerosa carga, pues solo generaba lujos superfluos.

Hace una serie de anotaciones sobre la incompleta composición de las Brigadas y la deficiente dotación de algunas de sus Unidades.

Más adelante analiza la situación de orden Público interno después conflicto con el Perú, y declara sin ambages como la impunidad y lenidad de la Justicia eran la causante de toda suerte de atropellos.

Es enfático el decir que el Ejército era llamado de todas partes para implantar el orden, exponiéndose sus miembros a toda suerte de emboscadas y asechanzas, sin recompensa ninguna.

Narra como semejante situación influyó en el ánimo de los excepticos para que sus puntos de vista fueran aceptados en relación con la organización del Ejército. Al tocar el aspecto de los Oficiales, es claro al indicar el porqué convocó una Junta Asesora del Ministerio, con el fin de seleccionar el cuerpo de Oficiales teniendo en cuenta sus capacidades y méritos y no el color político.

Sostiene que suprimió el título de General de División por no justificarse ya que no existían dentro del Ejército estas unidades. Igualmente en cuanto a la reducción de oficiales Superiores de tal grado, argumenta que dado el mínimo pié de fuerza, no se acreditaba tener un tan elevado número, de estos.

Finalmente el Señor Capitán Uribe se extiende en una serie de consideraciones en relación al problema limitrofe con el Perú y añade que este suceso no podía ser ignorado por los altos poderes

públicos, ni menos por los jefes Militares y que antes por el Contrario el Dr. URUETA (Ministro de Guerra por breve tiempo) proyectaba solicitar una apreciable suma de dinero para dotar el -- Ejército de los elementos de que carecía.

Llama la atención sobre la necesidad de que ciertos sectores de -- la sociedad en vez de estar obsesionados con problemas de crisis-económicas, pago de deudas externa o interna, etc., comprendan la necesidad urgente de defender aquella lejana frontera y se dieran cuenta cabal de que tarde o temprano se tendrían con el Perú conflictos más o menos graves, ocasionados por el tratado LONANO -- SALOMON.

El autor en su artículo, conciente de su responsabilidad, conocedor profundo del impasse presentado con el Perú, escudriñador minucioso de la situación del aparato militar de aquel entonces, -- presenta un cuadro realista pero escueto de toda la problemática encontrada a su paso por el Ministerio de Guerra. No vacila en señalar los defectos, vicios o lunares de tal organismo, así como -- tampoco vacila en enfrentarse al parlamento para sostener sus puntos de vista en procura del robustecimiento y dignidad, del Ejército.

Se considera en conclusión, que el artículo en referencia es un animoso documento, que narra con vehemente complexión y claro -- impulso, el estado de cosas de una época crítica en la historia-de la Nación y sus Fuerzas Armadas.

"LA FUERZA AEREA COLOMBIANA Y SU PROCESO EVOLUTIVO A PARTIR DE 1.919"

I N D I C E

<u>CAPITULO</u>	<u>T E X T O</u>	<u>P A G I N A</u>
I	I. ALBORES DE LA AVIACION EN COLOMBIA	1
	II. LA PRIMERA ESCUELA MILITAR DE AVIACION	4
	III. LOS PRIMEROS OFICIALES DE PLANTA, INSTRUCTORES Y ALUMNOS	6
	INICIACION DE LABORES	7
	ALBAÑILES POR CIRCUNSTANCIA. PRIMERA PISTA Y HANGARES	10
	LOS PRIMEROS AVIONES	12
	IV. CARACTERISTICAS AVIONES CAUDRON G-3	13
	V. CARACTERISTICAS AVIONES CAUDRON G-4	14
	VI. CARACTERISTICAS AVIONES NIEUPOORT DELAGE 17	14
	PRIMER VUELO DE AVIONES MILITARES EN EL CIELO DE COLOMBIA	15
	PRIMER RAID MILITAR	16
	PRIMEROS ACCIDENTES	18
	PRIMER DESFILE MILITAR Y REVISTA AEREA	19
	PRIMER VUELO "SOLO" DE UN ALUMNOS COLOMBIANO	20
	PRIMERA VISITA COMISION PARLAMENTARIA	23
	PRIMEROS PILOTOS DE "PISTA"	24
	PRIMER VUELO OFICIAL DE LA AVIACION MILITAR	25
	VII. CLAUSURA DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION DE FLANDES	27
	HASTA QUE EN FLANDES SE PUSO EL SOL	29

CAPITULO

T E X T O

P A G I N A

II	VIII.	RESURGIMIENTO DE LA AVIACION MILITAR. DECRETO N° 1756 NVB. 8 DE 1.924. ESCUELA DE MADRID.	31
		PRIMERAS ESCUADRILLAS SOBRE BOGOTA	33
		OTRO VIACRUCIS. NUEVA SUSPENSION DE LA ESCUELA	33
		OTRA VEZ LA AVIACION MILITAR	34
		CONFLICTO CON EL PERU	35
		CUAL ERA LA SITUACION DE LA AVIACION MILITAR - PARA EL CONFLICTO ?	36
	XII.	PRIMERAS ESCUADRILLAS AL SUR	37
	XIII.	CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES "WILD"	38
	XIV.	PRIMER SERVICIO DE CORREO MILITAR Y PASAJEROS	39
	IX.	ACONDICIONAMIENTO DE LOS AVIONES "WILD" PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO	40
		LA ESCUADRILLA DEL SUR. PUERTO BOY	41
		MAS AVIONES DE COMBATE PARA EL SUR	42
		ACCION DE TARAPACA	43
		ACCION DE GUEPI	43
		LOS PRIMEROS PILOTOS MILITARES CAIDOS DURANTE EL CONFLICTO	44
		OTROS PREAMBULOS DEL CONFLICTO	45
III		<u>OJEADA POR LAS DIFERENTES BASES DE LA FUERZA AEREA</u>	
	X.	ESCUELA MILITAR DE AVIACION " MARCO FIDEL SUAREZ "	48
		PRIMERA UNIDAD DE TROPA	49
		CURSO DE PILOTAJE No. 1	51
		CURSO DE PILOTAJE No. 2	52
		PRIMER SALTO EN PARACAIDAS	52
		EVOLUCION DE LA ESCUELA. NUEVOS AVIONES DE ENTRENAMIENTO	53

CAPITULO

T E X T O

P A G I N A

	COMO ERA EL INGRESO A LA "ESCUELA MILITAR DE AVIACION	55
	COMO SE DESARROLLABA LA INSTRUCCION	56
	LA INSTRUCCION DE VUELO	57
	CONTINUA EL CAMBIO	58
	PROGRESO PROFESIONAL DESDE 1.961	61
XI.	COMANDO AEREO DE COMBATE No. 1	65
	LA FUERZA AEREA INGRESA A LA FAMILIA "MIRAGE"	68
XII.	COMANDO AEREO DE COMBATE No. 2	69
XIII.	COMANDO AEREO DE MANTENIMIENTO	71
XIV.	COMANDO DE TRANSPORTE AEREO MILITAR	73
XV.	COMANDO AEREO DE APOYO TACTICO	79
	DIFERENTES TIPOS DE HELICOPTEROS ADQUIRIDOS PARA LA UNIDAD	82
XVI.	GRUPO AEREO DEL SUR	89
XVII.	BASE DE BUENAVENTURA	93
XVIII.	INSTITUTO MILITAR AERONAUTICO	95
XIX.	ESCUELA DE SUBOFICIALES	97
XX.	S A T E N A	100
IV	XXI. COMENTARIOS AL ARTICULO EXTRACTADO DEL LIBRO " LA VERDAD SOBRE LA GUERRA "	103

372084

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"

201006057