



Las primeras alas de la Fuerza Aérea Colombiana: una breve historia del Caudron G.3

Por: Julián Quibano

El ser humano siempre ha sido un ser curioso por naturaleza y ha tenido la osadía de enfrentarse a los obstáculos que se le interponen, usualmente vencidos, a pesar de los riesgos y los costos (Currin, 2020). Cuando quiso atravesar los grandes océanos, adaptó herramientas de

uso cotidiano para construir barcos que le permitieran zarpar al mar y, de este modo, encontró nuevos lugares donde vivir. Así, entre las mayores aspiraciones que tuvo el hombre fue explorar el cielo, lo cual no era tarea fácil, pero la curiosidad de nuestra especie era más grande.

Leonardo da Vinci, por ejemplo, desarrolló los bocetos de un posible “helicóptero” hacia finales de 1480, el cual operaba mediante un tipo de tornillo que, al ser rotado a cierta velocidad, se elevaría; no obstante, era desconocido hasta qué altura podría llegar (Hartsfield, 2022). A pesar de los bocetos de Da Vinci y este áni-

mo por querer volar, la idea fue perdiendo interés entre las personas y no fue sino hasta el 17 de diciembre de 1903 que los hermanos Orville y Wilbur Wright reavivaron esta curiosidad por el vuelo cuando usaron el *Wright Flyer* (también conocido como *Kitty Hawk Flyer* por el lugar donde los hermanos Wright dieron su primer vuelo) para elevarse en el aire, primero, por doce segundos y, luego, por casi un minuto (Space Center Houston, 2019).

Los hermanos Wright consiguieron el primer vuelo, pero era necesario que el aparato se pudiera mantener en el aire por más tiempo y a mayor altura, por lo cual los Wright siguieron mejorando la producción de sus *flyers* (aunque es una palabra en inglés usada para referirse a los pilotos, ella se refería entonces a estos primeros aviones) hasta perfeccionar su funcionamiento.



Foto del manuscrito de Da Vinci, con su tornillo volador en la parte inferior, y el tanque de Da Vinci en la parte superior. Fotografía de Luc Viatour. Fuente: Viatour (2007).

Los avances de los hermanos Wright llamaron rápidamente la atención del ejército estadounidense, específicamente el Army Signal Corps, rama encargada de crear y administrar sistemas de información y comunicación para el mando y control de las Fuerzas Armadas, que en 1909 compró lo que se podría considerar el primer avión con roles militares en la historia: el Wright Military Flyer (Crouch, 2023). Cabe resaltar que el “Wright Flyer” no tenía fines militares en un primer momento, sino que

su compra fue una respuesta al interés del Ejército por probar máquinas voladoras para uso bélico. Por esta razón, no fue empleado completamente con un enfoque militar, pues se utilizaba también para tareas sencillas, como entrenamiento y operaciones de observación. Sin embargo, la llegada de la Primera Guerra Mundial cambiaría el enfoque que tendría la aviación en las Fuerzas Aéreas.

Entre 1914 y 1918, el papel de las fuerzas aéreas cobró un nuevo sen-

tido, con aviones (particularmente biplanos) enfrentándose entre sí u operando contra fuerzas de infantería. Durante este periodo se establecieron nuevos roles de combate aéreo y, con ello, nuevos tipos de aviones. De esta manera, se desarrollaron los aviones de caza (para la lucha contra otros aviones), de ataque a tierra (para ofensivas contra fuerzas terrestres), y los bombarderos (con el fin de atacar objetivos estratégicos tras líneas enemigas) (MacIsaac, 2023). Los enfrenta-

mientos aéreos de la Primera Guerra Mundial demostraron la valía de una fuerza aérea. Por esa razón, varias naciones, tanto las partícipes del conflicto como las neutrales, empezaron a explorar la implementación de una fuerza para combate aéreo en sus respectivas fuerzas militares.

En el caso de Colombia, en 1916, el club colombiano de aviación, que estaba conformado por individuos que se encontraban en las grandes

esferas de poder en la época, creó un “grupo de presión” con el objetivo de convencer al Gobierno de crear una fuerza aérea. Los esfuerzos del club se sumaron al interés del Ministerio de Guerra por estudiar las innovaciones militares que estaban ocurriendo durante la Primera Guerra Mundial (Departamento Estratégico Asuntos Jurídicos y Derechos Humanos, 2020). El resultado fue que el presidente de la época, José Vicente

Concha, y el Congreso nacional expidieron la Ley 15 de 1916, la cual envió una comisión de militares a Europa, particularmente a Francia, para que se instruyeran en los avances bélicos que ocurrían allá, en especial en lo que respectaba a combate aéreo (Ortega, 2006). Sin embargo, la comisión militar no fue del todo exitosa, debido a que los europeos se encontraban en plena guerra mundial. Habiendo sido frustrada la iniciativa

colombiana, la chispa de establecer una fuerza aérea nacional se empezó a disipar.

Sin embargo, fue gracias a un piloto estadounidense que se reanilaron las intenciones de tener una Fuerza Aérea. William Knox Martín Sr. fue un pionero de la aviación que sobrevoló Barranquilla en 1919, vuelo que fue presenciado por los ciudadanos y que le devolvió potencia a la noción de tener una fuerza aérea nacional (Ortega, 2006). Con este

segundo aliento vino acompañado de la iniciativa de empresas que indirectamente apoyaron la causa de establecer una fuerza aérea al querer explotar los beneficios del vuelo (por ejemplo, para transportar personas de un lugar a otro o crear redes de mensajería), como la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (CCNA) y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), creadas el 16 de septiembre de 1919 y el 05 de diciembre de 1919

respectivamente. Así, se convenció al presidente Marco Fidel Suárez y al Gobierno nacional de expedir la Ley 126 de 1919, que confirió los recursos necesarios para crear la Fuerza Aérea Colombiana (ahora Fuerza Aeroespacial Colombiana [FAC]) (Barón et al., 2022), establecida el 31 de diciembre de 1919, y la Escuela Militar de Aviación, para la formación profesional de oficiales en Flandes, Tolima, en 1920 (Ortega, 2006).

En ese mismo año se consiguieron

los fondos necesarios para contratar una misión militar francesa compuesta por el coronel Rene Guichard, quien ocupó el cargo de director de la Escuela de Aviación Militar, laboró como jefe piloto y ostentaba varias condecoraciones de guerra, los pilotos instructores Jean Jonnard y José Island, y los mecánicos instructores Paul Pillot y Lucien Sloscher. Asimismo, con esos recursos, la Fuerza Aérea Colombiana logró

conseguir la primera aeronave del país: la Caudron G.3.

El Caudron G.3 fue un sesquiplano — una aeronave cuya ala inferior era más pequeña que la superior— diseñado para misiones de reconocimiento y entrenamiento fabricado en 1914 por la Société des Avions Caudron, importante por ser una de las primeras compañías en producir aeronaves en Europa. La aero-

nave no iba armada debido a su uso como exploradora, pero a veces se le equipaba con ametralladoras ligeras o bombas lanzadas a mano. El Gobierno originalmente adquirió tres de estos aviones en 1920; no obstante, llegaron hasta febrero de 1921 a la Escuela de Flandes (Fuerza Aeroespacial Colombiana, 2021) con el objetivo de entrenar a los militares colombianos en el vuelo y maniobra de una aeronave.



Caudron G.3 de la Fuerza Aérea Colombiana. Fotografía tomada por la Fuerza Aérea Colombiana. Fuente: Fuerza Aérea Colombiana (1922).

éxito pocos minutos después en la pista de la Escuela.

Aunque voló sin autorización, el mayor Castillo demostró que tanto él como los estudiantes de la escuela habían aprendido lo suficiente como para volar este tipo de aviones, suceso que se difundió mediante la prensa nacional y ayudó a que la escuela no fuera cerrada por un tiempo, pues el Gobierno tenía problemas presupuestales para sostenerla (Peña, 2020).

El Caudron G.3 fue discontinuado en 1922 y fue relegado como avión de entrenamiento. Aunque no dio servicio en algún conflicto, fue las primeras alas de la FAC, al ser el avión que permitió a los colombianos surcar los cielos por primera vez.

También cabe mencionar que otros aviones que también llegaron a Colombia en esa época: los Caudron G.4. Estos eran una versión bombardera del Caudron G.3, y fueron las primeras pérdidas totales de la Fuerza Aé-

rea cuando dos de estos G.4 se accidentaron, uno durante su aterrizaje en la pista de la escuela el 3 de junio de 1921 y otro el 18 de junio de 1922 por fallas de motor (Peña, 2020).

Hoy en día Colombia cuenta con aviones de combate más modernos, como lo es el Kfir israelí, el cual sigue en operación con la FAC (*Las Dos Orillas*, 2021), lo cual demuestra la evolución por la que ha atravesado esta institución desde sus humildes sencillos inicios con los Caudron G.3.

BIBLIOGRAFÍA

Barón, E., Cuadros M. D., & Serrano, J. D. (2022). *Marco Fidel Suárez el Presidente que le dio el impulso a la aviación en Colombia*. Senado de la República. <https://www.senado.gov.co/index.php/el-senado/noticias/3840-marco-fidel-suarez-el-presidente-que-le-dio-el-impulso-a-la-aviacion-en-colombia>

Crouch, T. D. (2023). *Wright military flyer of 1909*. Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/topic/Wright-military-flyer-of-1909>

Currin, G. (2020, 19 de julio). Why are humans so curious? *LiveScience*. <https://www.livescience.com/why-are-humans-curious.html>

Departamento Estratégico Asuntos Jurídicos y Derechos Humanos (2020). *Historia, estructura, roles y doctrina de la Fuerza Aérea Colombiana*. FAC. https://www.fac.mil.co/sites/default/files/linktransparencia/informacioninterres/informescomision/historia_estructura_roles_y_doctrina_de_la_fuerza_aerea_colombiana.pdf

Fuerza Aérea Colombiana [FAC]. (1922). *File:Caudron G-III E-2.JPG* [Fotografía]. Wikimedia Commons. <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=11235317>

FAC. (2021, 10 de mayo). *Caudron G.3*. Fuerza Aeroespacial Colombiana. <https://www.museofac.mil.co/es/caudron-g3>.

Hartsfield, T. (2022, 25 de febrero). 15th century futurism: Leonardo da Vinci's famous helicopter design finally takes flight. *Big Think*. <https://bigthink.com/the-past/da-vinci-helicopter/>

Las Dos Orillas. (2021, 19 de marzo). Los aviones de guerra con los que cuenta la Fuerza Aérea Colombiana. *Las Dos Orillas*. <https://www.las2orillas.co/los-aviones-de-guerra-con-los-que-cuenta-la-fuerza-aerea-colombiana/>

MacIsaac, D. (2023, 26 de octubre). *Air warfare*. Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/topic/air-warfare>

AUTOR

Julián Enrique Quibano García

Historiador en formación con énfasis en historia política y económica de la Pontificia Universidad Javeriana, con conocimiento en investigaciones relacionadas con historia política y militar. Actualmente desarrolla su práctica universitaria en el Centro de Estudios Históricos del Ejército.

MY. Marlon González Rodríguez
Director del Centro de Estudios Históricos del Ejército

TE. María Camila Otálora Parra
Oficial de Ciencias Sociales y Humanas

Christian Rodríguez Rodríguez
Asistente Editorial CEHEJ

Edward Giovanni Álvarez Pérez
Diseñador Multimedial CEHEJ

Sugerencias y comentarios:
selloeditoriallejercito@gmail.com



CEHEJ
CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DEL EJÉRCITO



CEDOC
COMANDO DE EDUCACIÓN Y DOCTRINA



EJÉRCITO NACIONAL
PATRIA HONOR LEALTAD