



Caudron G.3



como G.3.

Es curioso comprobar la importancia que las pequeñas asociaciones fraternas tuvieron en la aviación francesa de los primeros años. Tal es también el caso de los hermanos Gastón y René Caudron, quienes fundan en 1911 la firma que durante mucho tiempo ha de llevar su nombre, dando origen el año siguiente al primer modelo del que posteriormente habría de ser conocido

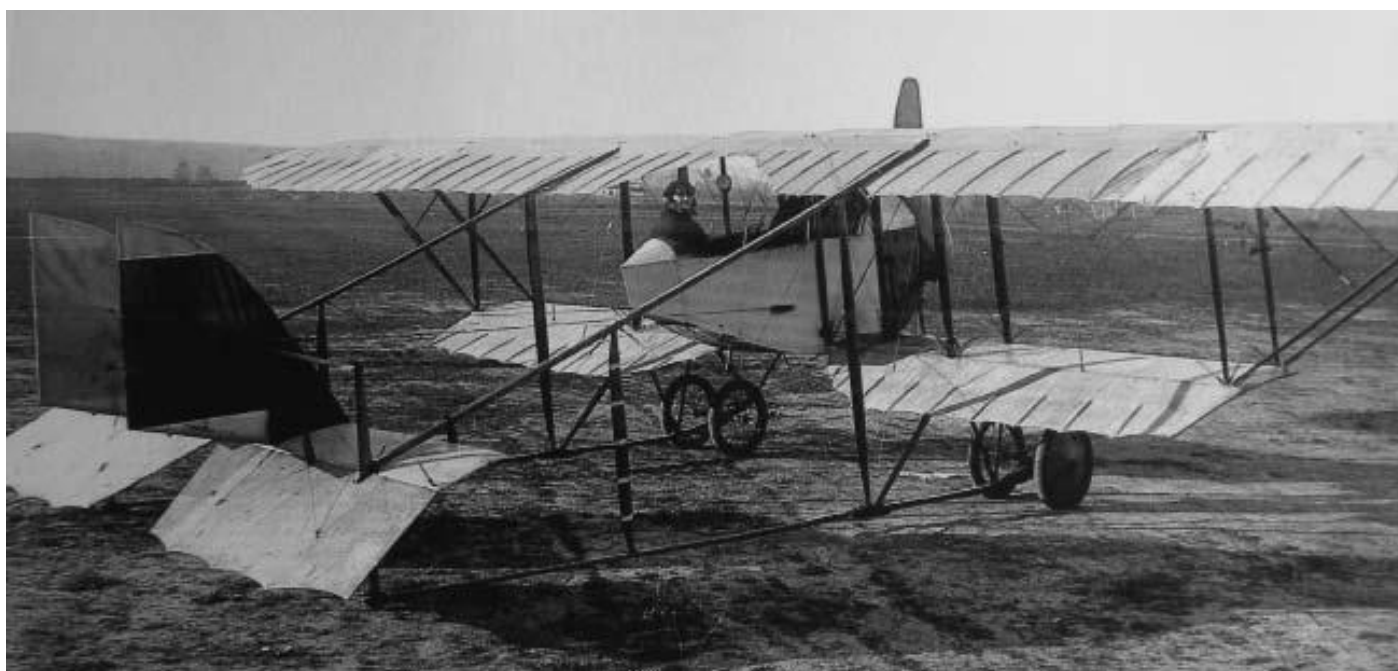
Totalmente construido en madera y tela, va profusamente arriostrado con cables de acero, de tal modo que se llegó a decir que, para comprobar que todo estaba en orden, no había más que poner una gallina en el puesto de pilotaje; si el animalito podía escapar, es que faltaba algún cable. Dotado de doble mando en su versión biplaza, éste se efectuaba mediante el movimiento de timones convencionales de cola y la torsión de los planos. El tren de aterrizaje, consistía en cuatro ruedas y unos largos patines de madera que soportaban además el empenaje de cola.

Pese a su apariencia, el G.3 volaba bien, siendo además robusto y, si venía el caso, fácil de reparar. Al llegar la Gran Guerra, equipa una escuadrilla de reconocimiento de la aviación gala y con ella presta servicio en el frente hasta entrado 1916, año en que ya la oposición aérea enemiga es considerable, lo que hace al Caudron excesivamente vulnerable, aunque a veces va provisto de armas ligeras e incluso de una ametralladora.

Pasa entonces a las escuelas y es en ellas también empleado por los belgas, rusos y americanos, mientras que británicos e italianos lo fabrican bajo licencia. Terminada la guerra, muchos son transferidos a escuelas civiles y otros efectúan vuelos notables, siendo de ellos el más relevante la travesía que el 1 de abril de 1921 realiza la joven aviadora francesa Adrienne Bolland entre Mendoza (Argentina) y Santiago de Chile. Propulsados por diversos motores, Le Rhône, Gnôme o Anzani, se produjeron en total unos tres millares.



El primer Caudron G.3 que llegó a España, vino pilotado por un joven bilbaíno, Manolo Zubiaga, que cuarenta años después sería fundador y presidente del Aero Club de Vizcaya. En vuelo procedente de Francia y con rumbo a Bilbao, llega el 27 de julio de 1913... a la playa de Zarauz, donde tiene que tomar tierra debido a unos preocupantes “rateos” del motor. Solucionado el problema (al menos eso pensaría él) parte tres días más tarde hacia su destino final... sólo para tener un nuevo sobresalto, al saltarle estrepitosamente un cilindro a través del “capot”, con el consiguiente amerizaje forzoso en el Abra bilbaína. Rescatado el avión de las aguas cual nuevo Moisés y debidamente reparado, Zubiaga lo voló frecuentemente desde un prado de La Galea, en Guecho, y fue el primer aviador autóctono que realizó exhibiciones sobre su ciudad natal. (1)



Uno de los Caudron G.3 que volaron en nuestras escuelas militares. [Azaola]

Tiempo después los Talleres Hereter de Barcelona, que ya habían fabricado algún prototipo español a más de los SPAD “España” para la Aeronáutica Militar, sacan en abril de 1919 una pequeña serie de seis Caudron G.3, la mitad monoplazas T.H. E-2 con motor de 60 HP, y los otros tres, biplazas T.H.-E-3 de 80 HP. Con uno de éstos, el piloto Manuel Colomer (que ha obtenido en Barcelona su título apenas un mes antes) lleva a cabo allí mismo el 6 de noviembre de 1919 el primer vuelo nocturno del que hay constancia en España, aterrizando luego en el campo de la Volatería con la ayuda de unos candiles de petróleo.

Poco después comienzan a llegar a Madrid, procedentes de Francia, otros dieciocho aviones similares, adquiridos para las escuelas militares de Getafe, Sevilla y Los Alcázares. Los fabricados



por Hereter prestaron servicio, aún sin matrícula civil, en la Escola Catalana d'Àlaviaci., mostrándose agradables de volar, si bien dieron lugar a frecuentes averías que redujeron su operatividad. No así los importados, de los que un único motivo de queja era tal vez su excesiva facilidad de pilotaje, sobre todo si se los comparaba con el Avro contemporáneo. (Decían los franceses que, para matarse con este avión, había que llevar un revólver).

En marzo de 1913 un G-3 despegó de la cubierta del crucero “Foudre” con una carrera de despegue de tan sólo ¡12 metros! El gobierno chino compró 12 G-3 en 1913, y los hermanos fueron a la entrega e hicieron una demostración volando sobre Pekín con uno de ellos.

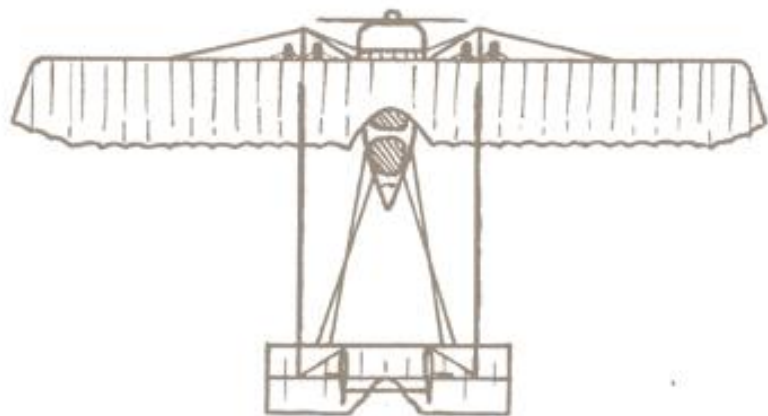
Dos hechos de la mayor relevancia tuvieron lugar entre este tipo de avión y las aviadoras pioneras: En 1919 **Mme. Raymonde de Laroche**, actriz y primera mujer en obtener el título de piloto, batió con este avión un récord de altura, estableciéndolo en 4.800 m (el 18 de julio de ese mismo año fallecería probando un avión experimental). Un par de años más tarde, en 1921, **Mme. Adrienne Bolland**, apenas un año después de la obtención de su título de aviadora, realizó la travesía de los Andes, de Mendoza a Santiago de Chile, a 4.200 m. de máxima, tardó 3h y 15 min en realizar la travesía. Curiosamente, al llegar a Santiago fue agasajada con un recibimiento triunfal por las autoridades... excepto el embajador francés, quien creyó que la hazaña era mentira y no acudió al evento. Seguramente un machista.

Volaron los Caudron en el Servicio de Aeronáutica Militar hasta 1923, mientras que otros nueve o diez fueron comprados en el extranjero por particulares o firmas comerciales, como las vascongadas Otie y Archanda. Entre sus propietarios figura. Joaquín Cayón, que con un T.H. realizaba exhibiciones acrobáticas. En cuanto a Ernesto Navarro, dice Warleta que pilotaba un G.3 (no sabemos si propio o prestado) para un “paracaidista de feria” muy popular en aquel tiempo, “El Greco”, aunque especifica que no en exhibiciones. Estos G.3 civiles sobrevivieron con mucho a los militares, y al finalizar la década de los veinte aún se utilizaban en la Escuela de Aviación Barcelona, donde debieron ser dados de baja no mucho tiempo más tarde.

El número total de G.3 que de una u otra procedencia volaron en España, no debió ser por tanto inferior a treinta y cuatro.



(1) Este “capot” perforado, figura como una reliquia aeronáutica en el hangar-museo de la Fundación Infante de Orleans, a la que fue donado por el también aviador Enrique Zubiaga Azaola, nieto del pionero, y sobrino igualmente del piloto y cronista aeronáutico “Canario” Azaola.



Caudron G.3

Motor: Rhône rotativo de 80 HP

Envergadura: 13,22 m

Longitud: 6,86 m

Velocidad máxima: 112 Km/h

Velocidad de crucero: 90 Km/h

Velocidad mínima: –

Techo: 3.050 m

Autónoma: 4 horas

Acomodo: Biplaza

Peso vacío: 445 Kg

Peso total: 734 Kg

Primer vuelo: 1912

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

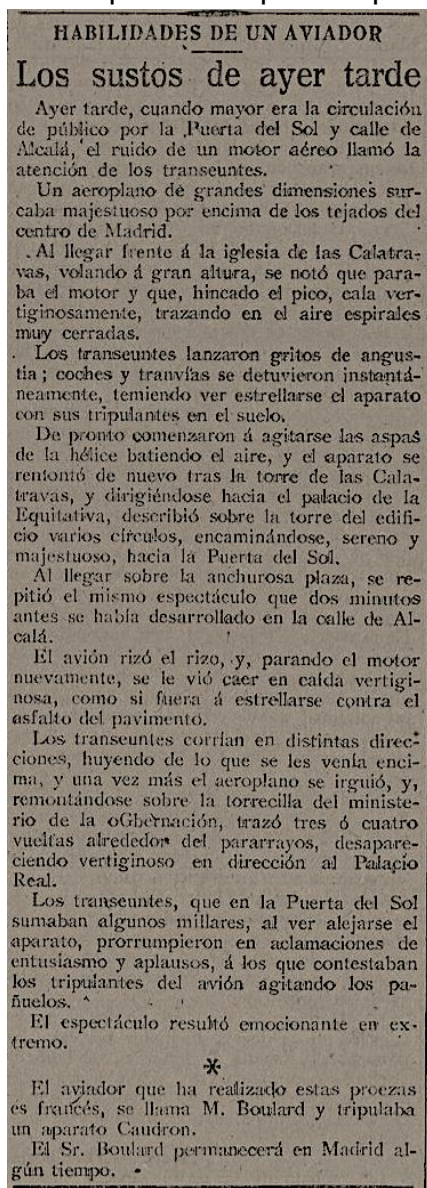
Edición:

Fundación Infante de Orleans



Nota histórica

Un compañero guía del Museo del Aire, **Miguel Ángel Pérez González (Piri)** nos hace llegar una valiosa aportación que complementa lo expuesto en esta ficha.



En sus apuntes sobre el Caudron G.3 tenía recogido que la elección de este modelo para la escuela de Getafe se debió a la visita del piloto francés Boulard en el mes de junio de 1919, que hizo las delicias de los madrileños con escalofrantes vuelos y barrenas, introduciendo literalmente el avión en la Puerta del Sol.

A ello se sumó el hecho de ser el modelo que con mayor rapidez podía adquirirse en el extranjero para ponerlo en servicio. Buscando en la prensa de la época hemos podido confirmar y ampliar este dato: *La Correspondencia de España* recogió el suceso el 13 de junio de 1919 bajo el título «Los sustos de ayer tarde», describiendo cómo coches y tranvías se detuvieron en seco y los transeúntes corrieron en todas direcciones, convencidos de que el aparato iba a estrellarse contra el pavimento. La multitud, aterrorizada en un primer momento, acabó prorrumpiendo en aclamaciones y aplausos.

Nuestro compañero añade además un dato de gran interés sobre el ejemplar expuesto en el Museo: su matrícula **bC3** responde al primer sistema de nomenclatura aeronáutica española, vigente entre 1911 y 1919. En él, la **b** minúscula

indicaba que se trataba de un biplano (una **m** habría correspondido a un monoplano), la **C** mayúscula identificaba la marca del fabricante —en este caso Caudron— y el **3** era el numeral distintivo del aparato concreto dentro de esa categoría.

A partir de 1920, y como podrá verse en la sala siguiente, este sistema fue sustituido por uno nuevo en el que las matrículas comenzaban por **M** de España y **M** de Militar, seguidas de una consonante correspondiente al modelo —el De Havilland DH4, por ejemplo, lleva una **H**— y de un código



alfanumérico en el que la **A** equivalía al 1, la **B** al 2, y así sucesivamente hasta la **Z**, tras la cual se continuaba con **AA**, **AB**, etcétera.

Miguel Jaimez Garcia