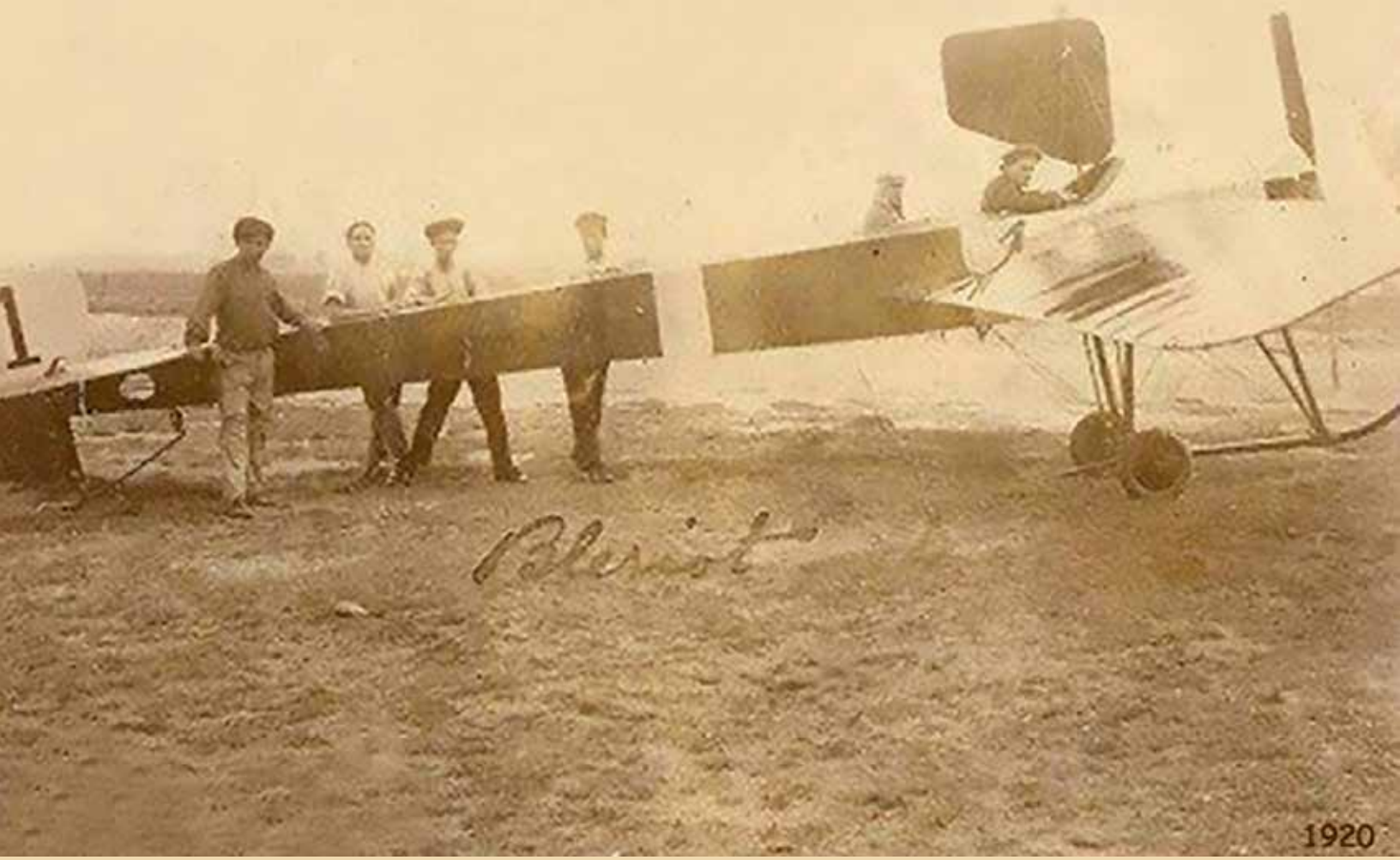
El devenir histórico de las primeras escuelas de Aviación Militar, Naval y Civil en el Perú





El devenir histórico de las primeras escuelas de Aviación Militar, Naval y Civil en el Perú



Capitán de Fragata Juan Patiño Ponce
Magister en Dirección Estratégica y Liderazgo por la Pontificia Universidad Católica del Perú y Diplomado en Tecnología de la Información en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, especializado como Aviador Naval, ha integrado Escuadrones Aeronavales tanto en la costa como en la Amazonía, volando en aeronaves de ruedas y flotadores. Asimismo, ha seguido el Curso de Comando y Estado Mayor Conjunto. Recibió capacitación en la Escuela Interamericana de Fuerzas Aéreas en Texas, EEUU. Fue Segundo Comandante de los Escuadrones Aeronavales Nº 31 y de la Amazonía y Comandante de la Base Naval de San Juan de Marcona, actualmente se desempeña como Segundo Comandante del Servicio de Mantenimiento Aeronaval.

RESUMEN
El 9 de Diciembre del 2019 se cumplirán 100 años desde la creación del Servicio de Hidroaviación de la Marina ocurrida durante el gobierno del presidente Augusto B. Leguía, quien promulgó diversos dispositivos legales que impulsaron el arma aérea en el Perú. El presente artículo tiene por finalidad dar a conocer el recorrido histórico de la Aviacion militar, naval y civil en el país hasta nuestros días, asi como efectuar una remembranza de aquellas canteras de ilustres profesionales del aire, que escribieron capítulos de valor y entrega para la conquista de los cielos del Perú; de aquellos pioneros, civiles entusiastas, oficiales de Marina y del Ejército quienes realizaron hazañas en beneficio del desarrollo nacional. En ese contexto se intenta demostrar la experiencia favorable de la unificación de los medios aéreos militares actuales considerando los principios y la razón de ser del Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP) creado en 1929 y sus enseñanzas.

PALABRAS CLAVE
Escuela, Chávez, pilotos, hidroaviación, Las Palmas, Curtiss, Faucett, Ministerio, Leguía, Bellavista, Aeródromo, Vuelo, Unificación, Burga, Aeroclub, Táctico, Palomar, Francia, Bleriot.

ABSTRACT
On December 9, 2019, 100 years will have elapsed since the creation of the Navy's Hydroaviation Service during the government of President Augusto B. Leguía, who promulgated various legal devices that boosted the air weapon in Peru. This article is intended publicize the historical route of military, naval and civil aviation in the country to the present day, as well as make a remembrance of those quarries of illustrious air professionals, who wrote chapters of value and delivery for the conquest of the skies of Peru; of those pioneers, entuasiastas civilians, Navy and Army officers who performed feats for the benefit of national development. In this context, it is tried to demonstrate the favorable experience of the unification of the current military air means considering the principles and the reason for the existence of the Peruvian Aeronautical Corps (CAP) created in 1929 and its teachings.

KEYWORDS
School, Chavez, pilots, hydroaviation, Las palmas, Curtiss, Faucett, Ministry, Leguia, Bellavista, Aerodrome, Flight, Unification, Burga, Aeroclub, Tactical, Dovecote, France, Bleriot.

"Es el arma de mas rápida construcción y la que debe ser organizada y desarrollada sin pérdida de tiempo; es el arma que debe existir en tiempo de paz, pues en caso de guerra, se necesitaría el tiempo precioso de algunos meses para su organización; además su empleo eficaz exige una gran preparación y experiencia del personal, que no podría adquirirse en menos de un año de entrenamiento. La superioridad de esta arma, puede significar la salvación al comienzo de una guerra o la derrota en caso de no poseerla, para un país de inferioridad en otras armas".

La aviación es la nueva arma de la Marina, Harold B. Grow, Capitán de Navío de la misión naval americana y jefe del Servicio de Hidroaviación de la Marina. 1925.

Introducción

Las primeras dos décadas del pasado siglo significaron, para la mayoría de países de América del Sur, el despertar hacia nuevos horizontes tecnológicos, mientras que en Francia, se vivía el máximo despliegue mundial del ingenio y la pasión por la aeronáutica. Nombres como Blériot, Voisin, Farman, Morane o Latham se hicieron famosos por una constante competencia de obtener la máxima velocidad, altura y distancia en vuelo. Aquellas aventuras se hicieron conocidas en el Perú y generaron en la gente con o sin posibilidades económicas el surgimiento de la pasión por volar.

El vuelo fantástico del peruano Jorge Chávez Dartnell (1887-1910), en un monoplano Blériot XI, que atravesó los Alpes por primera vez en la historia, fue una proeza mundial. Había batido el récord de altura y logrado fama elevándose a la eternidad el viernes 23 de setiembre de 1910 en Domodosola (Italia) con gran impacto mundial.

El año 1911 significó para nuestro país la conquista de dos nuevas fronteras: la subacuática, con la puesta en servicio de los primeros submarinos franceses tipo Labeuf, y la de los cielos, con la realización del primer vuelo de una máquina propulsada con motor, un biplano tipo Voisin Bordeaux en el hipódromo de Santa Beatriz (hoy Campo de Marte). Surgieron a la par agrupaciones y personajes que buscaron impulsar la aviación nacional mediante la dación de leyes y propósitos firmes de la clase política del país, bregando desde la experimentación deportiva y la formación aeronáutica inicial, hasta alcanzar su madurez y desarrollo en el Oncenio del presidente Leguía (1919-1930), época de adelantos significativos.

Este artículo presenta en una línea de tiempo sucesos históricos sobre la gestación de la aeronáutica civil y militar en el Perú durante la primera mitad del siglo pasado. Se resalta el gran mérito de nuestra Marina de Guerra en el papel trascendental que le tocó cumplir al asumir las riendas del Ministerio de Marina y Aviación, cuyo legado merece ser recordado, así como una reflexión sobre las lecciones aprendidas en el marco de la coyuntura actual de los cuerpos de Aviación en las Fuerzas Armadas y Policía de cara al futuro.



Medalla Liga Peruana Pro Aviación.

La Liga Peruana Pro-Aviación

El despegue de las actividades aeronáuticas en nuestro país tuvo su origen el 27 de setiembre de 1910, cuando entusiastas y soñadores peruanos dieron forma a la Liga Peruana Proaviación, inicialmente denominada Liga Pronavegación. Fue liderada por el general de división Pedro Muñiz Sevilla, que estuvo acompañado de un grupo de personalidades civiles y militares, entre ellos el ingeniero Pedro Paulet Mostajo. Uno de sus fines consignados en los estatutos mencionaba fundar aeroclubes en todas las regiones importantes del territorio. Sus esfuerzos se materializaron con la fundación del primer aeroclub que tuvo el Perú, el 2 de octubre de 1910, en la Provincia Constitucional del Callao y que llevó el nombre de Aero Club Callao.

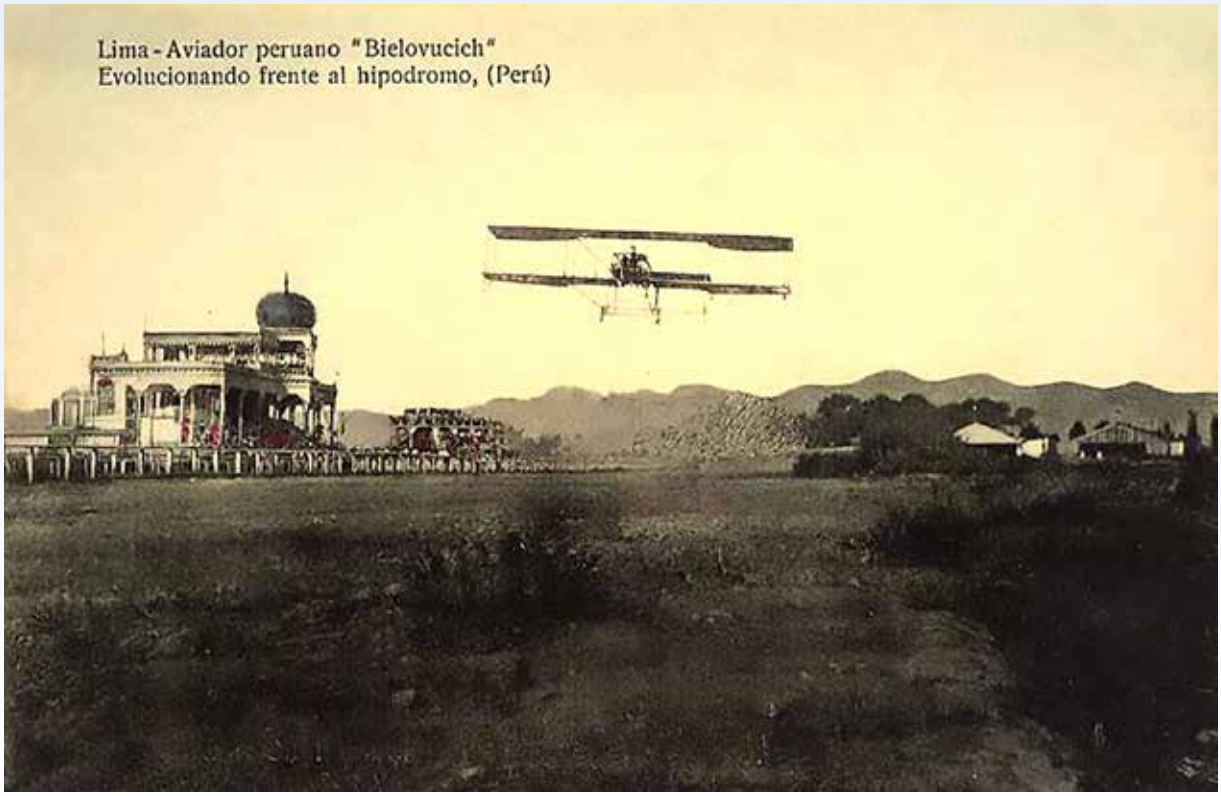
El general Muñiz fue un prestigioso jefe del Ejército, con larga y brillante trayectoria, y la figura más representativa, sin lugar a dudas, en el servicio activo, gracias a la experiencia

obtenida en la guerra con Chile al lado del mariscal Cáceres en la Campaña de la Breña. Fue nombrado ministro de Guerra y Marina de 1903 a 1914. Impulsó la compra de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, para fortalecer nuestra escuadra.

El general Muñiz contrató peruanos con estudios de aeronáutica en el extranjero, como Juan Bielovucic o Carlos Tenaud, y los franceses Henri Chaylley y Pierre Schuck, para difundir la aviación en nuestro país por medio de una colecta nacional. Bielovucic fue el primer piloto en volar un aeroplano en los cielos del Perú, la mañana del 14 de enero de 1911, en el entonces hipódromo de Santa Beatriz. Usó un biplano Voisin Bordeaux ensamblado para la ocasión.



General de División Pedro Muñiz Sevilla - Fotografía Archivo Histórico de Marina.



Primer vuelo realizado en el Perú 1911.

La Escuela Nacional de Aviación

Con la llegada al Perú de Juan Bielovucic, el connotado general Muñiz propuso, durante el primer Gobierno de Leguía, la formación de la Escuela Nacional de Aviación, que fue inaugurada en Santa Beatriz, sede del hipódromo, el 4 de marzo de 1911, con el propósito de ser la primera escuela de pilotaje en Sudamérica. Tuvo como pilotos instructores al mismo Bielovucic y a Henri Chaylley, y a un grupo de jóvenes civiles y militares como sus primeros alumnos. En los primeros días de abril de 1911, se trasladaron a la pampa del Mar Bravo, en Bellavista, acondicionado como campo de vuelos. Desgraciadamente, Bielovucic fue llamado a Europa para formar parte en un concurso internacional de aviación. Partió el 9 de abril y efectuó sus últimos vuelos sobre la capital sin calificar a ningún piloto. Dejó en suspenso los planes de la Liga Peruana Proaviación durante dos años.

Club Aéreo Lima

El 8 de julio de 1912 un grupo de tenaces jóvenes civiles se interesaron por hacer que nuestro país mantuviera la iniciativa en el desarrollo de la aeronáutica en América del Sur. Las actividades de la Liga Proaviación se habían paralizado, lo que conllevó al desaliento en la opinión pública y el poco entusiasmo de la juventud por las actividades aéreas. Pese a ello, fundan una institución de carácter social y deportivo, a la que pusieron el nombre de Club Aéreo Lima. De esa forma, continuaron el patriótico empeño de crear y fomentar el interés por la aviación en nuestra capital.

El monoplano Burga, diseño peruano

En 1912, A.V. Roe and Company, uno de los primeros fabricantes de aeronaves, con sede en Brownsfield Mills (Manchester, Reino Unido), construyó un monoplano (un juego de alas) de un solo asiento con los diseños del Teniente de la Armada Peruana Rómulo



"La Pampa del mar bravo", campo de vuelos de Bellavista.



Plano del Callao, Escuela de Aviación Civil de Bellavista.

Burga, quien deseaba probar algunas ideas muy originales en los controles de las aeronaves. La máquina se construyó al mismo tiempo que el prototipo Avro Tipo E y utilizó la misma cola y tren de aterrizaje, pero el fuselaje era mucho más delgado y el motor de 50 HP Gnôme era rotativo.

La nave fue patentada en 1910 y probada en Shoreham, ciudad costera de ese país, en noviembre de 20 de noviembre de 1912.



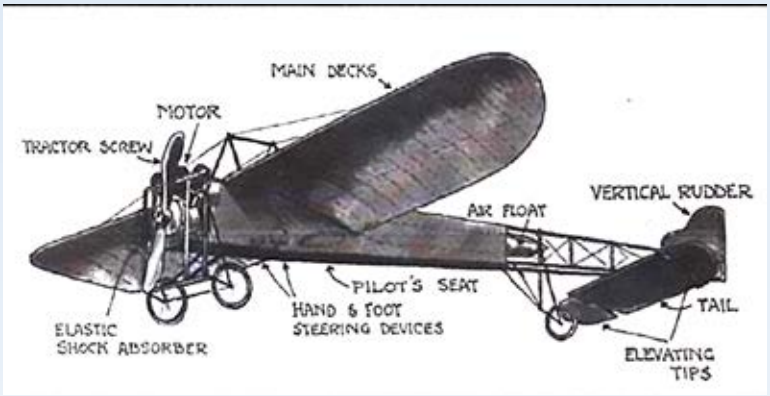
Monoplano Avro-Burga.

El piloto de pruebas, H. S. Powell, informó que ciertamente era rápida y tenía una buena tasa de ascenso. Powell realizó más pruebas de taxeo en el mes siguiente, y en enero de 1913 el monoplano regresó a las instalaciones de Avro, en Manchester, para su modificación.

El avión fue enviado al Perú a fines de 1913 en el vapor Colbert. Se comisionó al piloto Teófilo Durand para armarlo y probarlo. Durand demoró cuatro meses en tenerlo listo para la prueba en el aeródromo de Bellavista, pero la Liga Nacional Proaviación prohibió su vuelo, a la espera de su diseñador, que se hallaba en el Reino Unido. A su regreso, el avión no tuvo mayor protagonismo y siguió un periplo por el Aeroclub del Perú y la Armada.

Un avión que hizo historia.

Retornando a 1912, en diciembre regresó al Perú, procedente de Francia, José Ramón Montero, alumno fundador de la Escuela de Aviación Blériot. Traía el aeroplano Blériot XI con motor Gnôme de 80 HP. Con esa nave realizó el primer vuelo de Lima a Pisco el 12 de febrero de 1913. Posteriormente obsequió el avión al Ejército Peruano. En 1915, el capitán Juan E. O'Connor lo usó para poner a punto otro Blériot empleado en el primer vuelo táctico del país.



Monoplano Bleriot XI - diciembre 1912.

El Blériot XI era un pequeño monoplano presentado en la exposición aeronáutica de París en 1908, por su diseñador Louis Blériot. Utilizaba motores de 25, 50 o 100 HP en la parte delantera. Tenía dos palas, tren de aterrizaje tipo bicicleta con patín de cola, sin frenos y estructura de vigas de madera. No poseía acelerador y se debía alimentar aceite al motor manualmente. En el despegue debía ser sostenido por personas hasta la señal del piloto, y para el aterrizaje debía apagarse el motor y planear en picada. Sus controles eran primigenios. Efectuó su primer vuelo el 18 de enero de 1909 y tuvo el honor de cruzar el canal de la Mancha, al mando de su diseñador. Esa travesía le otorgó fama mundial y recibió diversos pedidos de compra. Fue utilizado por Jorge Chávez y muchos otros aviadores nacionales. En el Perú existen dos réplicas en muy buen estado, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y en la Base Aérea de Las Palmas.

El Aeroclub del Perú

El 4 de setiembre de 1915 vio la luz un centro de carácter social y deportivo que tuvo el propósito de incentivar la aviación mediante la adquisición de aeronaves con el aporte voluntario de sus miembros. Entonces contaba con dos monoplanos traídos de Europa, un Blériot del aviador Juan Montero y el diseñado por Rómulo Burga, ambos en reparaciones. Por ese motivo, se realizó una intensa actividad de propaganda para proveerse de fondos.

En el diario La Crónica del 15 de setiembre de ese año, se invitaba a la ciudadanía a inscribirse como "socios fundadores". Se unieron a la iniciativa el aviador Juan Ramón Montero, los capitanes del Ejército aviadores A. Duarte Valladares y Juan

O'Connor, el mencionado ingeniero naval y aeronáutico graduado en Inglaterra Rómulo Burga, el ingeniero de aviación Ignacio Ramos, el subteniente mecánico aviador Roberto Martínez Merizalde, y los aviadores civiles René Labousse y José Estremadoyro. Este último lograría gran relevancia como aviador naval años después. Esta institución fue promotora de la promulgación de la ley que incluía en el Presupuesto General de la República una partida de 5 000 libras a partir de 1917 hasta 1920, para crear e impulsar la Escuela de Aviación Civil-Militar.



Comandante de Ejército Juan O'Connor.

Las enseñanzas de la I Guerra Mundial

En el campo militar, culminada la Primera Guerra Mundial (1914-1918), los países del mundo fijaron su atención en la recién estrenada arma, capaz de combatir con el fuego de sus ametralladoras y bombas a los enemigos en tierra, principalmente contra aeronaves adversarias. La aviación, que era escasa en un inicio y no exenta de imperfecciones propias de su temprano empleo en la guerra, tuvo una actuación limitada a un rol auxiliar en apoyo a las fuerzas beligerantes. La contienda nutrió el comienzo de una futura doctrina táctica y constituyó los cimientos del arte militar aéreo. Los ejércitos del mundo no podían prescindir de ella y nuestro país no fue la excepción.

Para crear una casta de aviadores debidamente adiestrados, aviadores extranjeros que participaron en la guerra fueron fuente de enseñanza del arte de volar. Aquellos excedentes y sin empleo en sus propios países ofrecieron sus servicios como instructores de las escuelas militares de nuestro continente.

Primera Estación de Hidroplanos de la Marina

En 1915, el entonces Ministerio de Guerra y Marina, mediante resolución del 1 de noviembre, autorizó el funcionamiento de una Estación de Hidroplanos y una Escuela para la Formación de Pilotos a bordo del pontón *Constitución*, a cargo del ingeniero naval Rómulo F. Burga. Se tenía la idea de convertir su monoplano en hidroavión, pero constantes problemas con el motor y otros logísticos impidieron materializar este proyecto. En el primer grupo de la Escuela se encontraban los guardiamarinas Ismael Montoya Holitzky y Roberto Velazco Velásquez como aprendices. Sería el primer intento de la Armada Nacional de contar con aeronaves para los fines propios de su misión.

El primer vuelo táctico en el Perú.

El capitán del Ejército Juan E. O'Connor, graduado como piloto y brevetado en 1912 en Francia, acondicionó un Blériot XI, que ubicó en el cuartel San Francisco, abandonado por el aviador italiano Miguel Rapini. Utilizó partes del Blériot de José Ramón Montero, mencionado anteriormente, y realizó sus vuelos de prueba en los campos de Maranga y Bellavista, ayudado por el ingeniero Rómulo Burga y Arana.

Con el objeto que el personal militar percibiera las bondades de la observación

aérea, O'Connor, al mando de su avión, realizó desde el aire maniobras militares por las playas de Conchán y el Cascajal, cerca de Monterrico. Diariamente ejecutaba vuelos de observación durante las operaciones. El día central de las maniobras, el 2 de diciembre de 1915, después de realizar un vuelo de observación en el que había alcanzado alturas de 60, 100 y 150 metros y sobrevolar por los alrededores de San Juan y los cerros de Santa Teresa, aterrizó en el campo de maniobras de la Escuela Militar y fue aclamado por la multitud. También recibió la felicitación del presidente de la República, don José Pardo y Barreda. Si bien O'Connor fue muy reconocido en su carrera, el teniente A. Duarte Valladares se graduó como aviador en 1911 en la Escuela Farman de Issy-les-Moulineaux (Francia), por su cuenta y riesgo, y se convirtió en el primer aviador militar peruano, según la revista *Variedades* de ese año.

Oficiales Peruanos en "El Palomar" – Argentina

En junio de 1916, en vista de los frustrados intentos de formar una escuela de aviación, el Ministerio de Guerra y Marina dispuso la capacitación en Argentina de los tenientes del Ejército Enrique Ruiz Eldredge y Guillermo Protzel, en la floreciente Escuela de Aviación Militar El Palomar, en Argentina. Fueron los primeros oficiales en recibir instrucción aeronáutica militar. Ambos se diplomaron como aviadores en junio de 1917 y agosto de 1918 con las más altas calificaciones. Durante el transcurso de las pruebas correspondientes al título de aviador militar, el subteniente Ruiz Eldredge fue víctima de un accidente mortal el 13 de marzo de 1918, con un monoplano Blériot, en la ciudad de Mercedes. Protzel retornó al Perú. Los siguientes becarios fueron los guardiamarinas Ismael Montoya y Roberto Velazco, mencionados en la primera Estación de Hidroplanos, y que alcanzaron sus títulos de aviador militar en julio y setiembre de 1919.



Medalla de Aviador Militar otorgado al Guardiamarina Ismael Montoya en la Escuela de Aviación Militar "El Palomar".

La Escuela Militar de Aviación inició sus actividades a fines de 1912, con un biplano Henri Farman, utilizado para la etapa inicial de la instrucción de vuelo, y un monoplano Blériot XI, para el perfeccionamiento de los alumnos diplomados. Ambos contaban con motor Gnôme "Omega" de 50 HP. La enseñanza en el biplano Farman se realizaba llevando al alumno sentado detrás del piloto, de modo que pasara sus piernas por ambos costados de la cintura de este y el brazo extendido por encima del hombro, mientras apoyaba la mano en la palanca del timón de altura y alerones, y lo seguía en sus movimientos. Cuando el alumno se habituaba a las distintas posiciones de vuelo, conocía cómo se actuaba con los pies sobre la barra de dirección y el modo de emplear el interruptor del magneto. Entonces, profesor y alumno cambiaban de posición y continuaban con las lecciones hasta el vuelo "solo". Como el Blériot era monoplaza, la instrucción consistía en algunos consejos previos en tierra, un par de corridas con golpes de motor para dominar la trayectoria y la salida "solo".



Biplano Caudron G-3.

Creación del Servicio de Aviacion Militar en el Ejército.

El 28 de enero de 1919, a finales de su segundo Gobierno, el presidente José Pardo, mediante decreto supremo, promulgó el primer dispositivo orgánico de la aviación militar en nuestro país, que definió su posición dentro de los órganos de la defensa nacional atendiendo una necesidad impostergable. La norma, que se dio en medio de conflictos sociales y serias limitaciones de medios fiscales de la época, establecía que el Servicio de Aviación Militar estaría a cargo del estudio, la adquisición y la reparación de equipos aeronáuticos, así como de la administración, instrucción y movilización del personal afecto a estos aparatos. Se proyectó tener una sede en cada región militar, bajo dependencia de la Dirección de Aeronáutica. En la creación del Servicio de Aviación Militar tomaron parte los primeros aviadores procedentes de Argentina y sus antecesores formados en Francia.

La Escuela de Aviación Militar de Maranga y Misión de la Aviación Francesa

Llegado 1919, año clave en el desarrollo de nuestra aeronáutica, se firmó el contrato para la Misión Francesa en el ramo de aviación, para establecer la Escuela del Centro de Aviación de Lima, en Bellavista. Su arribo en setiembre vislumbró grandes expectativas. Integraban la misión el teniente coronel Paul de Beaudiez, el sargento mayor



Teniente Coronel Paul Du Beaudiez. Misión Francesa de Aviación.

Louis Coudoret y el teniente Gabriel Chabrier, todos con importante participación en la Primera Guerra Mundial. Los primeros aviones de instrucción fueron los Caudron G-3 y Salmson de origen francés. Tres de ellos fueron donados por la colonia peruana en ese país.

Mediante decreto supremo del 24 de enero de 1920, aprobado por el presidente Augusto B. Leguía, el Estado procedió a la expropiación del fundo Maranga y lo entregó en uso a la misión, bajo el nombre de Centro de Aviación Militar de Maranga. Esta escuela fue la única facilidad aeronáutica que el Estado brindaba hasta ese momento a los futuros pilotos navales, militares y civiles.

La estadía de los franceses en el Perú fue de solo dos años, pues un accidente en enero de 1920, en una aeronave Caudron, les quitó la vida, en el marco de una serie de vuelos de demostración, emulación y competencia.

Apenas se logró completar la instrucción de la primera promoción. En julio de 1922, las actividades aéreas pasaron a Las Palmas, flamante campo inaugurado con el nombre de Jorge Chávez, legado que hoy conserva la Fuerza Aérea y donde funciona la Escuela de Oficiales y diversas dependencias de esa institución.

La Escuela de Hidroaviación de Ancón y el Cuerpo de Aviadores Navales

Mientras los franceses daban comienzo a los trabajos necesarios para establecer la primera Escuela Militar de Aviación Militar, en Ancón una comisión técnica estudiaba las condiciones de la bahía como base de operaciones y Escuela de un Servicio de Hidroaviación de la Marina. La reorganización institucional, promovida por el recientemente creado Ministerio de Marina, gestó el nacimiento de este servicio el 9 de diciembre de 1919, a cargo del hijo del presidente de turno, Juan Leguía Swayne, asimilado con el grado de capitán de corbeta. El 26 de enero de 1920 se creó el Cuerpo de Aviadores Navales y se procedió a armar las primeras máquinas llegadas para la Escuela: botes voladores tipo Norman Thompson, Curtiss Seagull, FBA y George Levy. La primera promoción se graduó rápidamente,

La Misión Aeronaval Americana establecida en el Perú de 1924 a 1930 consolidó la Aviación Naval y profesionalizó sus actividades. Al mando del capitán de navío Harold Grow, se establecieron vuelos regulares de correo y pasajeros en la costa, y se crearon las estaciones aeronavales de San Ramón y de Itaya, que permitieron la unión aérea entre Lima e Iquitos, mediante vuelos regulares. Este hito de la aviación nacional merece destacarse, pues de esta manera la Marina lograba unir tan lejana zona del país con la capital de la República mediante una línea aérea al oriente peruano. Para 1928, esta arma alcanzó un óptimo nivel y



Instructor Lloy Moore y el Teniente Segundo De la Jara en la Escuela de Hidroaviación de Ancón. Hidroavión Curtiss HS-2L.

trascendencia, clave para que la Marina tomara las riendas de la aeronáutica militar y civil a finales de los años veinte.

Hoy, en el hogar de nuestros pioneros aviadores en Ancón funciona el Club de Verano de la Fuerza Aérea. En el ingreso se luce el busto del alférez de fragata Carlos Huguet, primer aviador naval caído en acto del servicio en 1921. El Grupo Aéreo 42 de la Fuerza Aérea heredó la línea aérea del oriente, y por ello muchos caseríos y avenidas en Loreto, la Base Aérea de San Ramón y el Aeropuerto de Talara inmortalizaron los nombres de Gustavo Cornejo Portugal, Leonardo Alvariño Herr y Víctor Montes Arias, respectivamente. ¡Aviadores navales de alto vuelo!

Escuela de Aviación Civil de Bellavista

En 1920, en el mencionado campo de Bellavista, también conocido como Campo de la Mar Brava, se hacían demostraciones aéreas con pilotos peruanos y extranjeros. También se celebraba la creación de la Escuela de Aviación Civil de Bellavista, financiada por la Casa Curtiss de Estados Unidos, la cual buscaba introducir en el mercado sus propios aviones. La escuela enfocaba sus actividades en una triple misión, con metas muy precisas: formar aviadores

civiles, negociar aviones de la fábrica que representaba, y establecer en el territorio nacional el primer servicio comercial de pasajeros, carga y correspondencia postal.

Respondiendo a su vocación de piloto, ingresaron a la escuela, y por vez primera, dos mujeres que lograron volar solas: Amalia Villa de Tapia, boliviana, quien luego regresó a su país para dar clases de aeronáutica, y la peruana Carmela Combe, que recibió instrucción del piloto norteamericano Lloyd Moore, perteneciente a la Aviación Naval de Estados Unidos y distinguido instructor de vuelo durante la Primera Guerra Mundial. Moore sería también instructor contratado para la Aviación Naval y operó los los botes voladores Curtiss.

Un caso particular fue el de un personaje que llegó a nuestro país como mecánico de la Casa Curtiss, Elmer Faucett, quien deseaba ser piloto y lo consiguió. "Slim", como lo llamaban, realizó su primer vuelo solitario el 5 de mayo de 1921. Obtuvo el primer brevete que entregó la Escuela Civil de Aviación. Faucett se convertiría en pionero del transporte aerocomercial en el Perú, al intentar llegar a Iquitos por primera vez en un Curtiss Oriole en 1922 y crear su conocida línea aérea.

Unificación de los servicios aéreos del país bajo el Ministerio de Marina y Aviación

Soplaron vientos de cambio para las escuelas de formación en el Ejército y la Marina, basados en la corriente doctrinaria del general italiano Giulio Douhet, que fomentaban la unificación de los servicios aéreos bajo un solo cuerpo. Mediante decreto del presidente Leguía, el 20 de mayo de 1929 se creó el Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), organización que fusionó la Aviación Militar y Naval con el fin de establecer condiciones uniformes para todo el personal y una mejor administración de los recursos.



Teniente Segundo Carlos Washburn y José Estremadoyro con el instructor de vuelo Moore. Hidroavión Curtiss Seagull.

Las razones, materia de discusión en el Congreso de la República, habida cuenta de la exposición del ministro de Marina, contralmirante Augusto Loayza, fueron las siguientes:

- Economía de medios para la adquisición de aeronaves u otros materiales bajo una sola partida.
- Estandarización del material empleado, de los métodos de enseñanza y administración.
- La organización de la Aviación Naval y Militar bajo comandos distintos trae conflictos, confusiones y falta absoluta de coordinación y efectividad.
- Las escuadrillas de guerra de la hidroaviación y del Ejército debidamente equipadas prestan servicios en el Ejercito y Armada según recomendaciones de sus Estados Mayores.



Aeroplano monomotor Curtis Oriole en Las Palmas.

Finalmente, mediante Ley 6511, se dispuso que el Ministerio de Marina se llamaría en adelante Ministerio de Marina y Aviación. Tendría a su cargo todos los servicios y las actividades aéreas del país, por intermedio de la Inspección General de Aviación. Su tarea sería establecer, en las dos escuelas, sistemas idénticos de organización y entrenamiento. Asimismo, controlar toda la aviación civil y comercial, mediante disposiciones necesarias para reglamentar el otorgamiento de licencias en aviones y pilotos, para la fiel observancia de las leyes y reglamentos nacionales en relación con las leyes internacionales.

Hasta la creación del Ministerio de Aeronáutica en 1941, muchos marinos notables dirigieron los destinos de la aviación nacional, a quienes rendimos homenaje:

- Contralmirante Augusto Loayza (May. 1929 – Ago. 1930)
- Capitán de Navío Carlos Rotalde del Valle (Set. 1930 – Feb. 1931) (Ago. 1933-May. 1935)
- Contralmirante Federico Díaz Dulanto (Mar. 1931 – Nov. 1931) (Ene. 1940-Feb. 1941)
- Capitán de Navío Héctor Mercado Silva (Jul. 1935 – Oct. 1937)



Capitán de Navío Héctor Mercado, Ministro de Marina y Aviacion, Elmer Faucett y esposa. 1940.

- Vicealmirante Roque Saldias Maninat (Nov. 1937 – Dic. 1939)

Conclusiones

La Aviación en el Perú se gestó a prueba de pulso con la situación política y económica del país, pero, sobre todo, por la mirada de entusiastas y soñadores hacia los adelantos de esta nueva arma en Europa y Norteamérica. Las grandes opciones sobre su uso militar y civil no demoraron en convencer a los políticos y militares de la época, que vieron con sorpresa su gran utilidad táctica en la primera conflagración mundial como medio de exploración, así como en operaciones ofensivas y defensivas.

Gran parte del país vivía su propia realidad, ajena al progreso. El año 1919 fue clave para la consolidación de la Aviación Militar. Sin embargo, hasta 1928 y parte de 1929 la organización de la aviación en el país tenía tres ramificaciones inconexas: la Aviación Militar en Las Palmas (a cargo del Ministerio de Guerra), la Aviación Naval en Ancón (bajo la tutela del Ministerio de Marina) y la aviación comercial y civil (naciente aún, bajo el mando relativo de la Dirección General de Aviación Militar).

La conducción de los destinos de la aviación nacional, a cargo del Ministerio de Marina, en 1929, fue un honorable gesto de confianza del Estado. Se debió a dos factores principales: que la primera línea de defensa de la república había sido siempre la Marina, pero que, debido al desarrollo de la aviación, la hacía inseparable de la defensa primaria bajo un solo comando. Lo segundo es el gran desarrollo que había tenido la Aviación Naval en la figura de las líneas aéreas establecidas tanto en la costa como en la Amazonía, donde se crearon las Bases de San Ramón, Masisea e Iquitos, con gran impacto nacional.



Visita del presidente Augusto B. Leguía a Las Palmas 1928, acompañan el Comandante Fernando Melgar y Capitán de Navío Harold B. Grow. Jefes de la Aviación Militar y Naval.

La realidad actual de la aviación nacional parece haber tropezado con la misma piedra, tomando al pie de la letra la expresión "La historia se repite", propuesta por Hegel (1770-1831). En 1963 se creó el Servicio Aeronaval por las mismas razones de la coexistencia de la Armada y la Aviación para la guerra moderna. La aviación militar renace con el Grupo de Aviación Ligera del Ejército (GALE) en 1972. Ambos cuerpos comparten el Cielo de Quiñones con la Fuerza Aérea, junto a la aviación policial y la aeronáutica civil.

Según sus roles constitucionales, cada entidad poseía su propia alma máter y principios partidistas aferrados a las doctrinas y cuerpos de origen. Existía en la Fuerza Aérea un recelo especial sobre el desarrollo de estos cuerpos de aviación, por la similitud de capacidades que poseían y que generaba una interposición de funciones.

La situación llamó a la reflexión sobre la aplicación de la doctrina Douhet de unificación, para la optimización de los medios y la estandarización. Fue el caso de la agrupación de las escuelas de instrucción básica, de los servicios de mantenimiento, de la aviación de transporte y de fuego de apoyo a las fuerzas terrestres bajo un solo mando y con equipamiento homologado, tal como se hizo en 1929, pero esta vez bajo un mando rotativo interinstitucional. Se trataba de un reto para la oficialidad, consciente de que no deberíamos prolongar los errores del pasado puestos en manifiesto en los conflictos bélicos de 1981 y 1995 principalmente, que contrastan con la impecable actuación coordinada de la Aviación Militar en el conflicto del 1941.



Bibliografía

AEROCLUB DEL PERÚ. Historia del Aeroclub del Perú. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.aeroclubperu.org.pe/qsomos/historia.html

ASOCIACIÓN NUMISMÁTICA DE AREQUIPA. Medalla de la Liga Peruana Pro Aviación. 2018. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://web.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1642022419250747&id=639485119504487&substory_index=0&_rdc=1&_rdr

BENEMÉRITA SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA. Discurso de orden en homenaje al 72 aniversario de la Fuerza Aérea del Perú. 2014. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://bsfi.pe/wp-content/uploads/2015/03/REVISTA-BSFI-2013.pdf

BIPLANO CAUDRON G-3. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://static.thisdayinaviation.com/wp-content/uploads/tdia//2018/04/d4-caudron-g32.jpg

BLÉRIOT XI. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.flugzeuginfo.net/acdata_php/acdata_bleriotxi_en.php

BUENDÍA, Eduardo. General CAP Juan O'Connor Guevara. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.scribd.com/doc/76428816/CRONICAS-DEL-AIRE-Juan-O´Connor

CUEVA, Carlos. *Cóndores del mar. Historia de la Aviación Naval Peruana*. Lima: Serral. 2004.

DE LA JARA, Carlos. *Historia de la aviación en el Perú*. Lima. 1935.

DE LA JARA, Carlos. *Historia de la aviación en el Perú*. Lima. 1979.

DE LA PUENTE, Sergio. Blériot XI. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.geocities.com/kwii62/chavez.htm

DE LA PUENTE, Sergio. Los primeros hidros en el Perú. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.aeronaves.netai.net/hidro.htm

DE LA PUENTE, Sergio. Monoplano Burga. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.oocities.org/kwii62/burga.htm

DE PERÚ. Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.deperu.com/educacion/instituto-policial-militar/escuela-de-oficiales-de-la-fuerza-aerea-del-peru-cap-fap-jose-quinones-gonzales-eofap-2784.

EL COMERCIO. Jorge Chávez: a cien años de la hazaña mundial. 2009. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://elcomercio.pe/blog/huellasdigitales/2010/09/jorge-chavez-a-cien-anos-de-la

FLYINGMACHINES. The Burga Monoplane. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://flying-machines.ru/Site2/Crafts/Craft28703.htm

GÁLVEZ, Perla. La mujer y la aviación en el Perú. 2009. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://historiasdelaviacion.blogspot.com/2009/03/la-mujer-y-la-aviacion-en-el-peru.html.

GROW, Harold. La aviación es la nueva arma de la Marina. En: *Revista de Marina*, 1925. Año X, nro. 4.

LA OPINIÓN. A 107 años de la creación de la escuela de aviación militar. 2019. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://www.laopiniondemoron.com.ar/images/6619%20-%2014-8-2019%20-%20b.pdf

LAOS, Cipriano. *Lima, la ciudad de los virreyes* (1928-1929). Lima: Editorial Perú. 1929.

LEGIÓN DE HONOR. Quién fue el general Pedro Muñiz Sevilla. 2013. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://legiondeintendencia.blogspot.com/2013/05/quien-fue-el-gral-pedro-muniz-sevilla.html

LESKI. Juan Bielovucic. 2011. Recuperado de: https://www.leski.com.au/m/lot-details/index/catalog/310/lot/112527/Picture-Postcards-AVIATION-Peru-1911-San-marti-y-Ca-commemorative-aviation-card-Llegada-a-Lima-del-aviador-peruano-JUAN-BIELOVUCIC-ENERO-8-DE-1911-vertical-fold-that-has-caused-minor-splitting-on-the-face-but-it-s-not-easy-to-see-unused-Rare-Despite-all-the-attention-given-to-the-various-flights-in-1911-this-is-the-first-we-have-learned-of-a-flight-in-Peru-All-Google-results-are-in-Spanish-See-also-Lot-1365-under-India.

MARINA DE GUERRA. Fuerza de Aviación Naval. S. f. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://lamarina.staff.digital/en/organos/comoperpac/aviacion-naval/.

MINISTERIO DE DEFENSA. *Libro blanco de la defensa nacional*. Lima: Fuerza Aérea del Perú. 2005.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN. Historia militar: FAP, un siglo en el aire. 2019. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://www.ugelyungay.gob.pe/noticia/direccion/507/historia%20militar:%20%20fap%20un%20siglo%20en%20el%20aire.

MINISTERIO DE MARINA. Exposición al Congreso de la República del ministro de Marina contralmirante Augusto Loayza. 1929.

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. Aeroplano monomotor Curtiss Oriole. 2004. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/36509

SAONA, Jonatan. Pedro Muñiz. 2013. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://gdp1879.blogspot.com/2013/01/pedro-muniz.html#ixzz2VbPxlfD4En Blog de Jonatan Saona.

TAFUR, Carlos. Discurso de orden pronunciado en homenaje al 72 aniversario de la fuerza aérea del Perú. 2014. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: http://bsfi.pe/wp-content/uploads/2015/03/REVISTA-BSFI-2013.pdf.

TINCOPA, Amaru. La misión francesa de aviación. 2015. [Consulta: 7 de diciembre de 2019]. Disponible en: https://alasandinas.wordpress.com/2015/01/07/la-mision-francesa-de-aviacion/