

Capitán de Navío Harold B. Grow, USN

Intrépido pionero de la Aviación Peruana

PERLA BACA GÁLVEZ



En 1923, el Capitán de Corbeta USN Harold B. Grow, es contratado por el gobierno peruano para reorganizar y desarrollar la aviación naval en Perú.

El 21 de enero de 1924, Grow, llega al Perú y es nombrado jefe del Servicio de Hidroaviación de la Marina. En ese momento en nuestro país, como en otras naciones, había una corriente que se oponía al uso de la aviación en el ámbito naval al considerarla “una peligrosa innovación de dudoso valor”. Sin embargo, prevaleció el criterio de contar con una aviación naval bien organizada y equipada.

Esto ocurrió durante el segundo gobierno del Presidente de la República Augusto B. Leguía, quien apoyó esta decisión y la gestión de Grow, como jefe de dicho servicio. El oficial norteamericano gestionó y trabajó en la construcción de talleres, hangares, oficinas administrativas y alojamiento para el personal de oficiales y suboficiales del Servicio de Hidroaviación de la Marina, en Ancón. En tanto,

el gobierno peruano adquirió tres hidroaviones de instrucción Boeing NB-1 con motores Wright de 200 caballos de fuerza (HP, por sus siglas en inglés), los mismos que utilizaba la escuela de aviación naval norteamericana. Su construcción fue supervisada por personal técnico de la marina norteamericana.

Quién era el Capitán de Navío USN Harold B. Grow

Harold B Grow era un oficial naval norteamericano, nacido en Greenville, Michigan, el 5 de julio de 1891. Sus padres fueron John D. Grow y Evelyn Potter. Estudió en la Escuela Naval de Annapolis entre 1908-1912 y luego fue designado al acorazado “Utah” en el que permaneció dos años, capacitándose en radio y artillería.

Durante la 1ra. Guerra Mundial (1914-1918) estuvo a cargo de la estación radiotelegráfica en Sayville, Long Island; luego fue nombrado al crucero Des Moines en el Mar Mediterráneo. En 1918 ingresa a la Aviación Naval de Hampton Roads, Virginia. Allí vuela hidroaviones. Entre 1920-23 sirvió en diversas escuadrillas de combate y trabajó en la División de Proyectos de la Oficina de Aeronáutica Naval de su país.

Perú y EEU firman convenio de locación de servicios

El 20 de diciembre de 1923, Perú y Estados Unidos firman el convenio para que el capitán de corbeta USN, Harold B. Grow, trabaje en Perú. El convenio fue suscrito en la embajada del Perú en Estados Unidos por el encargado de negocios “ad interim” del Perú, Alfredo Gonzáles Prada y el capitán de corbeta (Lieutenant Commander) USN Harold B. Grow, de la “Active List” de la Marina Naval del gobierno de los EEUU.

El contrato “ad referéndum” establecía:

1. El lieutenant commander Grow cumplirá los deberes y obligaciones de capitán de corbeta; se someterá y cumplirá las órdenes que reciba del Presidente de la República del Perú, del ministro de Marina, de los miembros de la Misión Naval de los Estados Unidos en el Perú y de los oficiales de la Marina Peruana superiores a él en rango, conforme a las leyes y disciplina de la Armada del Perú.
2. El capitán de corbeta Grow tendrá bajo su dependencia a los jefes y oficiales de grado y rango igual o inferior al suyo de la Marina Peruana.
3. Su haber anual será de 8,000 dólares que el gobierno del Perú le abonará por trimestres adelantados a partir del 27 de diciembre de 1923. El contrato es por dos años.
4. El gobierno del Perú le abonará una suma de 2,666.67 dólares para cubrir los gastos de su familia que viajará de Washington D.C. al Callao. Servirá para

- transportar sus muebles y enseres y su establecimiento en Perú. Esto se hace conforme a las leyes del servicio diplomático y consular vigentes en el Perú.
5. El Perú podrá renovar el contrato por otros dos años. En este caso, Grow puede optar por una licencia de tres meses de visita a EE.UU. o cualquier otro lugar que elija con consentimiento de la Marina del Perú.
 6. Para su retorno se le abonará la misma suma que se le dio para su traslado al Perú 2,666.67 dólares.

Washington, 20 de diciembre de 1923

Logros de su gestión en el Perú

El capitán de corbeta Grow llega al Perú y reorganiza el Servicio de Hidroaviación de la Marina, gestionando la construcción de modernos edificios, talleres y hangares. Elaboró un nuevo reglamento para la Escuela de Aviación Naval. Contribuyó, de manera determinante, en la organización del Cuerpo de Aviación del Perú (hoy Fuerza Aérea del Perú). Trabajó en la unificación de la aviación Naval, aviación militar y aviación civil existentes para crear una sola organización militar aérea.

Trazó rutas iniciales entre la costa y montaña. Tras fatigosas y complicadas acciones, estableció las rutas aéreas:

- Lima- San Ramón-Masisea-Iquitos
- Lima- Trujillo-Cajamarca-Chachapoyas-Moyobamba- Iquitos

Sentó las bases para el desarrollo de la aeronáutica nacional tanto en el campo militar como el comercial.

A fines de 1928, el gobierno lo nombra: Primer inspector general de aviación. Esto fue precisado por el ministro de Aeronáutica, General CAP, José Villanueva cuando el Capitán de Navío USN Harold Grow, fue invitado al Perú, en 1950, como huésped oficial del Cuerpo Aeronáutico del Perú (hoy, FAP).

Elaboró un nuevo reglamento de la Escuela de Aviación Naval

Grow elabora el nuevo Reglamento de la Escuela de Aviación Naval del Perú, modificando procedimientos para mejorar su eficiencia y seguridad. El concepto doctrinario que buscaba imponer en la formación de los aviadores navales peruanos era establecer la importancia y necesidad del empleo de esta nueva arma al servicio de la Marina. El 17 de noviembre de 1924, el ministerio de Marina aprobó este reglamento.

Hasta entonces lo que primaba en la formación del alumno era el espíritu de aventura y comprobar que el avión era un medio de transporte seguro, así lo señala el COR FAP Carlos de la Jara en su libro “Historia de la Aeronáutica del Perú”.

Grow, como nuevo jefe del Servicio de Hidroaviación de Ancón y Escuela de Aviación Naval, tenía como objetivo que el alumno comprendiera la importancia de la aviación como factor decisivo en cualquier operación naval a futuro. El avión debía servir de apoyo táctico cumpliendo misiones de exploración, bombardeo, combate y otras. Estas eran lecciones aprendidas en la 1era Guerra Mundial.

Con este nuevo reglamento se puso en práctica, los métodos de aprendizaje seguidos en la Escuela de Aviación Naval de Pensacola, de los Estados Unidos, adaptados a las necesidades de la Marina del Perú. Hasta entonces, ni la Escuela de Aviación Militar de Maranga, ni en la Escuela Civil de Aviación de Bellavista como tampoco la inicial Escuela de Hidroaviación de Ancón (1921-1923) habían seguido un plan de instrucción teórico y práctico tan completo y estructurado.

Los primeros alumnos nombrados tras esta reorganización fueron: los guardiamarinas Leonardo Alvariño Herr, Carlos de la Jara Loret de Mola y Luis Felipe Sologuren Gómez. Su instructor de vuelos fue el teniente 2do. Lloyd R. Moore, piloto asimilado, cuya labor de instrucción empezó el 26 de enero de 1925 y lo hizo en los hidroaviones Boeing NB-1. Luego, fueron retornando los antiguos oficiales fundadores del servicio que habían sido destinados a diversos buques de la Armada.

Para ofrecer esta instrucción en el Perú se ensamblaron cinco “botes-voladores” Curtiss HS-2L que acababan de llegar. Se contrató al piloto y mecánico norteamericano Lloyd Moore, ex jefe de instrucción de vuelos de la Escuela de Aviación Civil de Bellavista y al mecánico de aviación de la misma nacionalidad, Walter Jagielski. Ambos, con apoyo del personal técnico peruano de la Estación de Hidroaviación de Ancón, se abocaron al trabajo de armar estas aeronaves. Luego se adquirieron cuatro Douglas DT-2, ocho Keystone K-55 Pronto y tres Voughth UO-1.

La aviación naval inaugura nuevas instalaciones

El 25 de agosto de 1925, se inauguran las nuevas instalaciones del Servicio de Hidroaviación de Ancón con presencia del Presidente Augusto B. Leguía. Grow, como jefe del servicio ofrece un discurso destacando: “La energía, patriotismo, lealtad, sacrificio y mínimo presupuesto con el que han trabajado oficiales, oficiales de mar y marineros en estas nuevas edificaciones de la escuela. Hemos sido arquitectos, ingenieros, contratistas y operarios. Todos han contribuido con el máximo de su saber y trabajo. Ahora necesitamos máquinas y pilotos para volar. *Necesitamos desarrollar y expandir esta nueva fuerza como parte del sistema de defensa nacional.*”, remarcó.

El Presidente Leguía, tras izar la bandera peruana en la reconstruida escuela dijo: “El Perú jamás alentó el pensamiento de cimentar su grandeza en la conquista... Somos una democracia pacífica ...Pero es obligación no descuidarse cuando se tiene la experiencia de un trágico pasado, cuando se tiene ingentes riquezas que es

preciso librar de la rapacidad y cuando oímos en nuestras fronteras el clarín de guerra que anuncia nuevas conquistas con su cortejo de ruinas y matanzas...”

“Mi deseo es que el austero marino que sucumbió gloriosamente en Angamos (el Almirante Miguel Grau), fortalezca siempre en el espíritu de los aviadores navales, la religión sublime de la patria.”, agregó.

A fines de 1926, la aviación naval contaba con nueve pilotos brevetados, lo que permitía que la escuela tuviera personal para sus labores de instrucción y el Servicio de Hidroaviación, dispusiera de aviadores necesarios para acometer la gran empresa de extender su horizonte a las apartadas regiones del oriente peruano (selva) carente, en ese entonces, de medios rápidos y regulares de comunicación.

Grow entre julio y agosto de 1925 escribe en la “Revista de la Marina” un artículo titulado: “*La Aviación es la Nueva Arma de la Marina*”. Allí determina el concepto doctrinario sobre el cual se comenzaba a desarrollar la aviación nacional en el Perú.

En dicho artículo periodístico, Grow decía:

La Aviación es el arma que debe existir en tiempos de paz, pues su empleo eficaz en tiempos de guerra, exige una gran preparación y experiencia del personal que no puede adquirirse en menos de un año de entrenamiento.

La aviación es un arma excepcionalmente aplicable a la defensa de este país. Es la única rama que, dirigida con acierto, puede, en tiempos de paz, brindar un servicio comercial, constituyendo así, una fuente de ingreso para el erario nacional al mismo tiempo que el personal de pilotos y técnicos se mantendría en alto grado de eficiencia y entrenamiento.

Grow estudió, también, los tipos de aviones requeridos para las diversas misiones, empleos y objetivos de esta nueva arma: Exploración, bombardeo, combate (protección contra aviones enemigos) y comunicación.

Por su parte, el ministro de Marina, Dr. Celestino Manchego Muñoz, buscaba preparar en tiempo de paz, la mejor organización aérea para la guerra: “*La capacidad profesional no se improvisa, es el resultado de un largo proceso de preparación. Por eso hay que dedicar preferente atención a la enseñanza y práctica*”, señalaba.

El 27 de abril de 1925, la Marina, por primera vez, asigna misiones de carácter comercial a su aviación. Esto da inicio a los vuelos de exploración y al establecimiento de la ruta aérea a la Montaña.

Creación de la ruta aérea a la Montaña

El Servicio de Hidroaviación Naval, en ese momento, cubría la costa con un servicio aéreo sin itinerario fijo. Ofrecía transporte de pasajeros y carga para quien lo pagara; esto permitía un ingreso a las arcas fiscales con lo que se adquirirían aeronaves y re-

puestos. Además, este servicio de vuelos comerciales a lo largo de los tres mil kilómetros de costa peruana, les daba a los pilotos navales, prestigio y experiencia.

Sin embargo, estaba latente una demanda nacional, había que crear una ruta aérea a la selva, pues el Perú es un país en el que poco más del 60% de su territorio, es selva amazónica, por lo que el objetivo del gobierno era unir Lima, la capital del Perú, con las apartadas y desconectadas poblaciones de nuestra amazonia.

En octubre de 1926, de acuerdo a una resolución suprema gubernamental, el comandante Harold Grow y el teniente Leonardo Alvarino, inician un viaje de exploración terrestre y fluvial hacia Iquitos, la principal ciudad de la selva peruana. Debían estudiar el terreno y todo lo que demandara el establecimiento de una ruta aérea regular Lima -Iquitos.

Ellos viajan por tierra de Lima a San Ramón-Puerto Bermúdez y de allí por río hasta Iquitos; haciendo escala en puerto Victoria, Masisea, Contamana, Requena, caseríos y puertos fluviales a lo largo del río Ucayali.

En este viaje se determinó que se volaría con aviones “terrestres” de Ancón (Lima) a San Ramón y de allí a Masisea, (pueblo ribereño cercano a Pucallpa) con escalas eventuales en puerto Bermúdez y puerto Victoria. De Masisea se continuaría en hidroaviones hacia Iquitos, capital del departamento de Loreto, con escalas eventuales en Contamana y Requena. En Iquitos se establecería una base central para toda la selva.

El 5 de noviembre de 1926, tras fatigoso y complejo viaje por tierra y río llegaron a Iquitos. Retornaron a Lima, en enero de 1927.

Tras el informe de este viaje, el gobierno peruano adquirió el material de vuelo necesario para iniciar la conquista aérea de nuestro territorio amazónico. Se compran cuatro aviones Keystone con motores Wright de 200HP de fabricación norteamericana. Estos llegan por barco a Iquitos. Se autoriza la llegada de The Marconi Wireless Telegraph Company para la impresión, distribución y venta de estampillas para el servicio postal aéreo entre Lima e Iquitos.

El primer vuelo Lima-San Ramón

El 20 de setiembre de 1926, el Ministerio de Marina crea el Servicio de Hidroaviación de la Marina en la región de Oriente, organizando sus funciones bajo dos criterios: Militar y comercial. *El 26 de octubre de 1927*, el capitán de fragata Harold Grow y el teniente 1ro. Leonardo Alvarino Herr inician el primer vuelo Lima-San Ramón en sendos aviones Keystone 1-R-5 y 1-R-6. Parten de la Base de Ancón, cruzan la Cordillera de los Andes sobre las elevadas cumbres del monte Meigs, a más de 21 mil pies de altura, bajan a la caja de montaña y aterrizan en San Ramón, caja de montaña, Chanchamayo, región Junín, en la zona centro del Perú.

Alvariño, nativo de la zona, llega a las 12:20 pm, tras un vuelo de dos horas 40 minutos. Comunica a sus superiores de su llegada con un lacónico: “Orden cumplida”. En tanto, se desconocía la suerte del comandante Grow que no aparecía en los cielos de San Ramón.

Una hora y 15 minutos más tarde se tuvo noticias del aviador, quien se había visto obligado a aterrizar en Huancayo, (sierra) cercana a San Ramón (ceja de selva). Llega a las 4:15 horas a San Ramón. De esta manera se cumplió—con éxito—una de las travesías aéreas más difíciles de aquel entonces.

Fue así como el Servicio de Hidroaviación de Ancón inició la ardua y osada tarea de unir nuestra selva con el resto del país. Era una obra de inmensa trascendencia nacional: *Un enlace rápido, seguro y permanente entre nuestra costa, sierra y selva.*

En tanto llegaron estos dos aviones a San Ramón para cubrir la ruta San Ramón–Masisea. Cuatro aviones del mismo tipo fueron ensamblados en Iquitos para cubrir la etapa Iquitos–Masisea.

Hubo vuelos de prueba sobre ese “infierno verde” donde se “prendían” de la ruta de los ríos. Grow y Alvariño realizan intensos vuelos de reconocimiento sobre la zona de Chanchamayo, recorren las rutas de los ríos Perené, Pichis, Pachitea y Ucayali. De esta manera exploran el primer tramo de la ruta aérea a la Montaña, utilizando aviones “terrestres”, es decir, que aterrizaban en pista (vayan a ver que pistas llenas de fango y maleza).

Grow respecto a esta etapa escribe en la “Revista de la Marina” un artículo titulado *“Exploración Aérea sobre la Montaña del Perú”*. Documento que respalda el valor histórico de estos intrépidos pilotos, pioneros de la aviación peruana.

Inaugura el Servicio Postal Aéreo a la Montaña

El 3 de enero de 1928, se recorre el otro tramo de la ruta: Iquitos–Masisea en el que el comandante Grow y el teniente 1ro. Gustavo Cornejo Portugal, jefe de la Fuerza Aérea de la Montaña, utilizando hidroaviones, vuelan durante seis horas, por primera vez, de Iquitos a Masisea. Hacen escalas de reaprovisionamiento en los puertos fluviales de Orellana y Contamana. (región selvática).

La exploración de este tramo fue de suma importancia por los datos que los pilotos obtuvieron sobre el clima, los ríos, las posibilidades de acuatizaje en las proximidades de los centros poblados de Nauta, Requena, Dos de Mayo, Orellana, Contamana, Pucallpa

La trascendencia de este vuelo es que con él, se inicia la comunicación postal aérea entre Iquitos–San Ramón–Lima y viceversa. Cuando Grow y Cornejo llegan a Masisea se encuentran con Alvariño que llegaba procedente de San Ramón. En Masisea intercambian valijas de correspondencia y al día siguiente retornan a sus bases de origen. De esta manera **se crea el primer servicio aéreo postal Lima-Iquitos.**

Para alcanzar todos estos logros, debieron enfrentar y vencer un sinnúmero de dificultades de todo orden: Servicios básicos inadecuados, por no decir, inexistentes, falta de recursos, sorpresivas y peligrosas variaciones del tiempo, no contar con información meteorológica, enfrentar la dura naturaleza de la selva, esos zancudos que no picaban sino “mordían”, multiplicidad de insectos, vientos y lluvias torrenciales.

Sin embargo, los aviadores multiplicaron su valor para lograr el éxito de su empresa. Sobrellevaron las dificultades y trabajaron de forma dura, abnegada y silenciosa para sacar adelante ésta línea aérea.

En ese entonces, viajar por tierra esta ruta, atravesando trochas y ríos, duraba más o menos 45 días. Este revolucionario servicio aéreo lo haría en solo tres días.

Carleton, Estremadoyro, Griva, Lecca y Barrera fueron los técnicos pioneros que fueron parte del equipo que contribuyó a forjar esta difícil ruta aérea.

Grow es nombrado primer Inspector General de Aviación del Perú

El 9 de julio de 1928, el gobierno del Presidente Augusto B. Leguía designa al Capitán de Navío Harold Grow, primer Inspector General de Aviación en mérito a sus importantes servicios, calidad profesional y excepcional capacidad para organizar la aviación nacional.

Este nuevo organismo da inicio a la unificación de la aviación militar, naval, comercial y civil. De esta manera se pone de manifiesto la tendencia de unificar métodos, entrenamientos, organización y estandarización de todas estas organizaciones para crear un solo cuerpo de aviación como instituto armado.

En la Escuela de Hidroaviación de Ancón, Grow es reemplazado por el capitán de fragata norteamericano Ben Harrison Wyatt, miembro de la Misión Americana en el Perú, y el 20 de mayo de 1929 se crea el Cuerpo de Aviación del Perú (CAP).

Grow da inicio a una serie de viajes a zonas donde nunca habían llegado aviones. Estudia nuevas rutas para dar inicio a un servicio de transporte aéreo regular a distintas ciudades del Perú. Él viaja en su Vought Corsair rumbo a Pacasmayo (costa norte)-Cajamarca (sierra norte)-Chachapoyas (selva norte).

El 22 de agosto de 1930, el general EP Luis M. Sánchez Cerro se subleva en Arequipa (sierra sur) contra el Presidente Augusto B. Leguía. Entonces, Grow es enviado al mando de una escuadrilla de Corsairs a la zona de conflicto; decide aterrizar en Camaná (provincia arequipeña), donde es apresado por las fuerzas contrarias al gobierno. Tres días después es apresado el presidente Leguía.

El nuevo gobierno le rescinde el contrato al Capitán de Navío A. Grow y retorna a su país. Trabajó, intensamente, durante siete años en el Perú. En 1942, Grow vuelve al servicio activo en la US Navy, cumpliendo misiones diversas durante la Segunda Guerra Mundial hasta su retiro en 1947.



Figura. Capitán de Navío Harold B. Grow, USN

Fuente: Autor

Harold Grow retorna al Perú después de 20 años

Después de 20 años, el capitán de navío USN Harold Grow, retorna al Perú invitado como huésped ilustre del Cuerpo Aeronáutico del Perú (hoy Fuerza Aérea del Perú). La institución quiso agradecerle y rendirle homenaje por su invaluable labor.

Grow arriba a Lima, nuestra capital, el 19 de junio de 1950. Llega al aeropuerto de Limatambo (actualmente, sede del ministerio del Interior). Fue recibido por el ministro de Aeronáutica, General FAP José Villanueva y diversas autoridades.

En los días sucesivos, Grow, no tiene descanso, le ofrecen ceremonias, visitas, agasajos. En el hotel recibe la visita de antiguos amigos, personajes limeños y se reúne con los suboficiales, que trabajaron bajo su mando.

Visitó la base de Ancón; paseó por el balneario admirando su belleza y progreso. Vecinos y viejos pescadores que lo conocieron, se acercaban a saludarlo. Él recordaba con simpatía y agrado los viejos tiempos. En la base, el ministro de Aeronáutica, le ofrece un banquete y le obsequia una foto donde estaban el entonces Presidente Augusto B. Legía y el Cmdte. Grow.

Ese día, en la base hubo campeonato de fútbol y banda de músicos. Los oficiales y suboficiales que trabajaron con él, estuvieron presentes. El comandante Grow

estuvo feliz y agradecido. Reiteró su amor por el Perú y expresó la alegría que sentía el haber vuelto a nuestra tierra, después de 20 años.

Visitó a los deudos del Tnte Cdte. Leonardo Alvariño Herr, con quien abrió la ruta Lima-San Ramón-Masisea. Asimismo, visitó a los familiares del Teniente 1ro. Gustavo Cornejo Portugal, con quien hizo el vuelo Iquitos-Masisea. Ambos pilotos, pioneros de la aviación peruana, quienes fallecieron tiempo después, en vuelos diversos en nuestra Amazonia.

Realizó visitas a instalaciones aeronáuticas. En la Escuela de Oficiales (EO-FAP) estuvo acompañado de Lloyd R. Moore, quien fuera instructor de vuelos durante su gestión en la Escuela de Hidroaviación. Moore se quedó a vivir en el Perú y ocupó un alto cargo en la empresa de aviación Panagra.

Durante el almuerzo que la Escuela de Oficiales ofreció a Grow, el ministro de Aeronáutica, el general José Villanueva, le entregó un plato de plata con un mapa del Perú en oro y buriladas las rutas aéreas que creó, con la inscripción: “La Fuerza Aérea del Perú, al Capitán de Navío USN Harold B- Grow -1950”:

- Lima-San Ramón-Masisea-Iquitos
- Lima-Trujillo-Cajamarca-Chachapoyas-Moyobamba-Iquitos

Grow, muy agradecido, expresó su admiración por el progreso alcanzado de nuestra aviación militar y nacional. Recordó los apuros que pasó en sus viajes a puntos lejanos de nuestro territorio y destacó como se había avanzado con el vuelo instrumental.

“Los recuerdos de mi estancia en el Perú no son las edificaciones ni obras concretas en las que trabajé, sino el espíritu de los aviadores, la fe en sus destinos, el ánimo con el que cumplían las órdenes, sin medir obstáculos, sin temor a los riesgos, en una época en que se debía esperar días para saber si habían llegado a su destino o no.”

Finalizado en ese almuerzo, Grow, saludó al cadete de la EOFAP Gustavo Cornejo Menacho, hijo del Teniente 1ro. Gustavo Cornejo, quien fuera el primer jefe de la Línea Aérea de Montaña y con quien hizo la ruta Iquitos- Masisea. Grow elogió al padre del cadete señalando que su memoria honraba al Cuerpo Aeronáutico del Perú en cuyo servicio ofrendó su vida.

En el almuerzo que el Aeroclub del Perú le ofreció, Grow, hondamente emocionado por tantas atenciones recibidas y cálidas manifestaciones de aprecio, dijo: “Soy norteamericano de nacimiento, pero peruano de corazón”.

La noche del sábado 24 de junio de 1950, el capitán de navío USN Harold Grow ofreció una recepción de agradecimiento en el hotel Country Club de Lima, finalizando así su visita al Perú. Antes de partir de retorno a su patria entregó una hermosa esquila de despedida a la prensa local que decía:

Al despedirme quiero expresar mi gratitud más sincera, por las múltiples atenciones y expresiones de afecto que he sido objeto durante mi corta visita a Lima, como huésped del Cuerpo Aeronáutico del Perú, especialmente, del general de Aeronáutica don José Villanueva Pinillos, ministro de Aeronáutica.

La cantidad de llamadas telefónicas, visita y telegrama recibidos de tantos amigos, ha sido una demostración de afecto que alegró mi corazón y que nunca olvidaré. Para aquellos a quienes no he podido ver o cuyas visitas no he podido corresponder, les ruego me perdonen. He sido completamente sorprendido por el magnífico progreso que he visto en Lima y sobre todo en el Cuerpo Aeronáutico del Perú. Esta visita ha sido una experiencia maravillosa que me llena de felicidad, por lo cual estaré eternamente agradecido y nunca olvidaré.

A todos, muchísimas gracias y hasta pronto.

Capitán de navío U.S.N. Harold B Grow

Harold B. Grow falleció el 3 de marzo de 1981. El Capitán de Navío Harold Grow, dotado de talento y visión de futuro, vislumbró el desarrollo de la aviación peruana sentando las bases del Cuerpo Aeronáutico del Perú (ahora FAP) algo que parecía una quimera.

Hoy, la Fuerza Aérea del Perú trabaja en la defensa y desarrollo nacional, con vocación de servicio, excelencia profesional e integridad personal, recordando los valores de aquellos pioneros y paradigmas que forjaron nuestra identidad institucional. □

Bibliografía consultada

Historia Aeronáutica del Perú. Autor Coronel FAP Carlos A. de la Jara.

50° Aniversario- Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú.

Revistas "Aviación" de la FAP.

www.defensa.com.centenario-aviacion-naval-peru.

www.marina.pe.



Perla Baca Gálvez

Perla Baca Gálvez, periodista profesional, egresada de la Universidad Católica del Perú. Con más de 40 años de experiencia. Ha sido redactora política del diario "El Comercio". Asesora de prensa de cinco cancilleres de la República, dos primeros ministros, ministro de Educación, alcalde de Lima y de un Comandante General de la FAP, Jefe del Comando Conjunto de las FFAA. Es miembro de número del Instituto de Estudios Aeroespaciales del Perú (IEHAP). Ha estudiado cursos de capacitación y seminarios en la Universidad de Lima, en The American Studies Center and School of Costa Rica, en la Cancillería Peruana, en el Instituto de Arte y Diseño (IPAD), cursos y seminarios ofrecidos por la Dirección de Información y el Comando de Operaciones de la FAP, entre otros. Directora de prensa en una transferencia de mando presidencial, reuniones presidenciales, reuniones nacionales de alcaldes y presentación del canciller peruano en Naciones Unidas. Actualmente labora en la DINIA y redacta y edita la revista "Aviación" de la Fuerza Aérea del Perú.