

Orígenes de la Fuerza Aérea del Perú (FAP)

PERLA BACA

A inicios del siglo XX, el Perú miraba a Europa. En particular, Lima observaba a París, la capital francesa, en ese momento el centro de la naciente tecnología aeronáutica mundial. Allí se daban grandes eventos aéreos donde se producían los primeros vuelos utilizando aeronaves más pesadas que el aire y propulsadas por sus propios motores.

En París competían en inventos aeronáuticos Santos Dumont, Louis Bleriot, Gabriel Voisin y otros gigantes pioneros de la aeronáutica mundial. Allí, también, competían y ganaban concursos de la naciente aviación los peruanos Jorge Chávez y Juan Bielovucic.

Mientras tanto en Lima, la capital, se gozaba del cinematógrafo, alumbrado público, teléfono local, automóvil, tranvía y el aeroplano; es decir, contaba con la tecnología de punta de aquella época.

Lima era una ciudad de unos 100 mil habitantes, de los cuales el 25 por ciento eran descendientes de inmigrantes europeos (en su mayoría italianos e ingleses) y norteamericanos.

A Lima llegó el primer automóvil de gasolina en 1904, el tranvía eléctrico empezó a construirse en 1903 y en sus cielos, el 15 de enero de 1911, Juan Bielovucic voló el primer avión en Perú. Esto último ocurrió durante el primer gobierno del presidente Augusto B. Leguía.

Se promueve el inicio de la aviación militar

Tras la muerte de Jorge Chávez en 1910 en Europa, Perú cobró entusiasmo por la aviación. Aparecen personajes como Carlos Tenaud y el Teniente Juan O'Connor. Se crea la Liga Pro-Aviación cuyo presidente y promotor era el General Pedro Muñiz.

El 2 diciembre de 1915, un avión apareció por primera vez en las maniobras de la guarnición de Lima, alrededor de Chilca, localidad ubicada al sur de nuestra capital. Su piloto era el Capitán Juan O'Connor, licenciado en Francia. El vuelo se realizó sin novedad.

Tras esta acción, los tenientes del ejército Enrique Ruíz Eldredge y Guillermo Protzel, junto a los tenientes de marina Roberto Velazco e Ismael Montoya, viajaron a la escuela de aviación de El Palomar, en Buenos Aires, Argentina.

El Teniente Ruíz Eldredge, del arma de infantería y espada de honor de su promoción, perdió la vida en un accidente de aviación, el 2 de marzo de 1918, convirtiéndose en la primera víctima de la aviación militar en el Perú. En tanto su compañero Protzel concluyó sus estudios en Buenos Aires, al igual que los marinos, y recibió como obsequio de la colonia peruana en esa ciudad un avión tipo Farman, al cual le puso el nombre de su compañero de armas fallecido Enrique Ruíz.



De izquierda a derecha Alférez Ismael Montoya, Comandante Paul Du Beaudiez, Mayor Louis Coudouret y Teniente Guillermo Protzal durante la prueba de los aviones Caudrón adquiridos durante el gobierno del Presidente Pardo

Aviadores peruanos que participaron en Primera Guerra Mundial

En este párrafo dirigiremos nuestra vista a los peruanos que acudieron al llamado de la Primera Guerra Mundial o Gran Guerra como la denominaron. Uno de ellos fue José García Calderón, literato, ingeniero y aviador. Se alistó en las filas de los aliados. Su arrojo y labor le hicieron merecedor de tres citaciones en la Orden del Día y la condecoración de la Cruz de Honor por acciones heroicas en favor de Francia, país por el que murió en 1918 cuando su globo observador fue derribado por el enemigo.

Juan Bielovucic es el nombre de otro valiente piloto que luchó al lado de la aviación francesa. Asimismo lo hizo Luis Segalá. Juan Leguía (hijo del presidente Augusto B. Leguía) y Enrique Revett estuvieron al servicio del Real Cuerpo de

Aviación Británico. Así lo señala el entonces Teniente Comandante de la Aviación, Carlos A. de la Jara en su libro *Historia de la Aviación en el Perú*.

28 de enero de 1919, se crea el Servicio de Aviación Militar del Ejército

En 1919, en el Perú se veía la factibilidad de desarrollar una fuerza aérea que respondiera a sus necesidades militares y comerciales. En cuanto al aspecto militar, la misión de esta fuerza aérea era, como lo es hoy, para el uso de la defensa nacional.

Es así que el servicio de aviación militar se creó el 28 de enero de 1919, mediante Decreto Supremo firmado por el presidente de la República, José Pardo.

Asimismo, el jefe de Estado gestiona ante el gobierno francés el envío al Perú de una misión militar de aviación para organizar la primera escuela de aviación militar en el Perú.

Coincidiendo con la misión francesa, llegó al Perú el piloto norteamericano Walter Pack, representante de la fábrica de aeroplanos Curtiss, y luego el piloto inglés Arthur Lee, representante de la fábrica Handley Page. Ellos buscaban que sus firmas establecieran servicios aéreos comerciales en nuestra costa.

También llegó Juan Leguía Swayne, piloto peruano licenciado y con servicio en Inglaterra. Todos tenían diferentes objetivos, pero un mismo ideal: fomentar y desarrollar la aviación en el Perú.

En ese momento la situación era la siguiente: la escuela de aviación militar tenía su aeródromo en Maranga bajo la responsabilidad de la Misión Francesa de Aviación. La marina, el 9 de diciembre de 1919, crea su unidad de hidroaviación a fin de estudiar las condiciones que se dan en la bahía de Ancón para establecer su escuela. En Bellavista, Callao, se ubicó el aeródromo de la escuela de aviación civil.

Departamentos, provincias y distritos del Perú hacían colectas para comprar aviones en su afán de alcanzar el progreso aéreo en beneficio de sus localidades.

En ese momento, la actividad en favor de la aeronáutica nacional era intensa. En el campo militar, nacionales y extranjeros consolidaban el avance de esta tecnología como una nueva arma, elemento de defensa y desarrollo del Perú.

La Misión Francesa de Aviación permaneció dos años en Lima. Cuando se retiraron, quedó como director de la escuela de aviación militar el Mayor J. Sisson, piloto inglés, y como instructor de vuelo el norteamericano W. Bradley. Estaban también los pilotos peruanos O'Connor y Protzel.

Se crea la Dirección General de Aeronáutica / la Escuela de Aviación Militar se traslada a Las Palmas

En enero de 1921, se creó la Dirección General de Aeronáutica, entidad que tendría la representación oficial de la aviación militar y establecería una doctrina del

arma aérea. Su primer director fue el Capitán de Fragata asimilado, Juan Leguía (hijo del presidente Leguía), entonces jefe de la Escuela de Hidroaviación de Ancón, formada un año antes.

Nombraron como director de la escuela de Maranga al comandante Juan O'Connor y subdirector al Mayor Recavarren. Es en esa época cuando la escuela militar se traslada a Las Palmas, lugar próximo a Barranco, lugar donde hoy se ubica la II Región Aérea Territorial FAP en el actual distrito limeño de Surco.

Inaguración de la escuela Jorge Chávez

El 23 de julio de 1922, se inaguró la escuela Jorge Chávez, piloto peruano nacido en Francia, símbolo heroico, pionero de la aviación universal. En esta escuela se fusionó la organización aérea militar francesa y los principios y doctrina de la organización norteamericana. Contaba con 20 aviones de diversos tipos. Hacían vuelos a escala de Lima a Pisco-Cusco-Puno y vuelos directos Lima-Arequipa-Lima. Sus primeros pilotos fueron: el Alférez Alejandro Velasco Astete y los mayores Baltazar Montoya, Carlos Gilardi y Carlos Alvarillo. El 11 de abril de 1926 falleció en un accidente aéreo, el Mayor Protzel y su copiloto el Alférez Podestá.

Se crea la unidad de Hidroaviación de la Marina de Guerra

El 9 de diciembre de 1919 se creó el servicio de hidroaviación de la marina y el 26 de enero de 1920, la Escuela de Hidroaviación de Ancón como dependencia de la marina.

En 1920 llegaron al Perú los primeros aviones de mar (bote-volador) traídos por la Peruvian Corp. en representación de la firma comercial Handley Page. Estos fueron armados en Ancón por mecánicos y pilotos enviados por dicha casa. Las máquinas fueron bautizadas con los nombres Huanay y Patillo y su primera demostración la hicieron el 8 de febrero de 1920. El “Huanay” llevaba como pasajero al presidente Leguía y el Patillo tenía como pasajera a la señora Cooper, primera mujer que se hizo a los aires en el Perú en un bote-volador.

Esta escuela tiene dos etapas bien marcadas, la primera abarca de 1920 a 1923 y la segunda de 1924 a 1929. En 1924, para reorganizar y refundar el servicio de hidroaviación de la marina contrataron, a través del gobierno norteamericano, al Capitán de Corbeta Harold B. Grow, miembro de la misión naval norteamericana establecida en el Perú. Él asumió la dirección de la escuela de Ancón a principios de 1924, y encontró dos hangares y siete botes-voladores desgastados. Inició un programa de reconstrucción y reorganización total. Esta situación la enfrentó con reducido presupuesto y una fe inquebrantable. Todo el personal de oficiales y plana menor trabajó codo a codo con él a la cabeza.

Grow solicitó al ministerio de marina el envío de tres oficiales y le enviaron tres guardiamarinas: Leonardo Alvariño Herr, Carlos A. de la Jara y Luis Luego. Los 50 suboficiales iniciales llegaron a sobrepasar 150. Grow logró mandar a construir a Estados Unidos tres aviones de instrucción Boeing con motores Wright de 200 caballos de fuerza (HP, por sus siglas en inglés). Como instructor de los mismos llegó al 2do Teniente L. Moore.

Entre 1926-27 este servicio estudió e implementó una red de comunicaciones y de comercio aéreo de la costa hacia las apartadas regiones de nuestra Amazonía. En octubre de 1926 el Comandante Grow y el Teniente Alvariño recorrieron la selvática de San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos. El 20 de setiembre de ese año ya se había creado el Servicio Aéreo de Oriente, el cual hizo mapas de la hoya amazónica y ofreció transporte de pasajeros y correo. El otro punto a cubrir con este servicio fue el aspecto militar, con el cual se pudo utilizar la aviación como arma de defensa del territorio amazónico.

El 20 de mayo de 1929 se crea el Cuerpo de Aviación del Perú

En el Perú, la Constitución Política de 1920 señalaba que las fuerzas armadas estaban conformadas por el ejército y la armada. Es entonces que, ante el creciente avance de la aviación militar mundial, el 20 de mayo de 1929, el gobierno crea mediante el Decreto Supremo N° 17, el tercer instituto armado: el, Cuerpo de Aviación del Perú (CAP). Este, en 1936, cambia su denominación a Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP).

En 1950 cambia nuevamente al nombre que hoy ostenta: Fuerza Aérea del Perú (FAP)

Estructura histórica del origen de la FAP

Su génesis: el Servicio de Aviación Militar el 28 de enero de 1919 y el Servicio de Hidroaviación de la marina (9 de diciembre de 1919).

Su consolidación: el 20 de mayo de 1929 cuando se crea el Cuerpo de Aviación del Perú, como nuevo instituto armado. De esta manera se consolida la aviación militar en nuestra patria.

Sus reorganizaciones: como Cuerpo Aeronáutico del Perú en 1936 y como Fuerza Aérea del Perú en 1950.

Los cofundadores de esta nueva arma de guerra en el Perú fueron el ejército y la marina. Los oficiales y suboficiales de ambas instituciones que estuvieron destacados a sus respectivas aviaciones podían voluntariamente regresar a su alma mater o de lo contrario pasar a constituir este nuevo instituto armado.

Su comandante recibió el nombre de Inspector General de Aeronáutica y se designó para este cargo al Capitán de Navío Harold B. Grow, piloto naval norteamericano, quien había ocupado la jefatura de la Escuela de Hidroaviación de Ancón.

El personal que voluntariamente conformó esta nueva institución- pilotos y mecánicos del ejército y la armada-trabajaron como siempre lo habían hecho con total desprendimiento, amor al Perú y gran profesionalismo. Valores que transmitieron a las futuras generaciones. Por ello merecen toda la gratitud y el respeto por ser los forjadores de esta gran institución. □

Bibliografía

Historia de la Aviación del Perú- 1935 escrita por el Teniente Comandante de Aviación Carlos de la Jara Loret de Mola.

Historia Aeronáutica del Perú- 1975, 1977 escrita por el COR FAP Carlos de la Jara Loret de Mola.

Historia Aeronáutica del Perú- escrita por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales.

Revistas “Aviación” de las décadas del 40 y 50 editadas por la FAP.

100° Años de la Escuela Militar de Chorrillos.- Editada por la Escuela Militar de Chorrillos.

50° Aniversario de la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú- Editada por la Escuela de Oficiales FAP (EOFAP).

Consultas a oficiales generales y coroneles FAP conocedores de la historia FAP, entre ellos, al Gral. FAP Mario Villar Córdova Ferraroni.



Mercedes Baca Gálvez

Mercedes 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.