

**Queda terminantemente prohibida la
reproducción total o parcial de este
documento, como también su uso para
fines de lucro; sin la autorización de la
FUERZA AÉREA ECUATORIANA**

***FUERZA AÉREA ECUATORIANA
HISTORIA ILUSTRADA***

Investigación histórica y entrevistas personales;

investigación, selección fotográfica e ilustraciones;

edición general: **Hugo Idrovo Pérez.**

Dirección de Arte: **Hugo Idrovo Pérez y Anima Comunicación Visual**

Diseño, Diagramación y Photoshop®: **Anima Comunicación Visual**

Pre-Prensa:

Impresión: **Editorial Ecuador**

Quito, Ecuador. Octubre de 1999

Primera Edición: **27 de octubre de 1999**

© **FUERZA AÉREA ECUATORIANA**

Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción total de esta obra por cualquier procedimiento (ya sea gráfico, electrónico, óptico, químico, mecánico, fotocopia, etc.) y el almacenamiento o transmisión de sus contenidos en soportes magnéticos, sonoros, visuales o de cualquier otro tipo sin permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright.

PRESENTACIÓN

Cuando nos hallamos en las postrimerías del Siglo XX, es reconfortante recordar el trayecto recorrido desde sus orígenes por una institución fundamental de la nación, como es la Fuerza Aérea Ecuatoriana, destacando la enorme evolución de sus medios, desde los frágiles aviones de tela hasta las modernas naves de la aviación supersónica y lo que ella ha representado para el país, en casi nueve décadas de presencia permanente en los cielos de la Patria.

La **HISTORIA ILUSTRADA DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA**, que con profundo sentimiento cívico y orgullo sale a la luz en estas festividades de aniversario institucional, las últimas de este tramo final de siglo, nos permite revisar con emoción y respeto nuestro historial aeronáutico, desde los inicios de la actividad con los globos aerostáticos hasta el empleo de la aviación de caza en misiones de defensa aérea, justificando con ello el Decreto Ejecutivo del Presidente de la República, Dr. José Luis Tamayo, quien el 27 de octubre de 1920, en los considerandos, expresa que la “Aviación es de imprescindible necesidad para la República”.

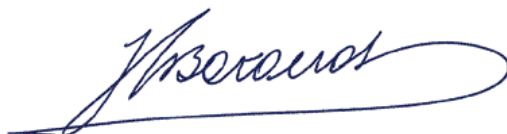
Esta importante producción histórica nos va narrando, con un estilo muy especial, las innumerables acciones y hazañas de aquellos hombres decididos y patriotas, precursores de la aviación nacional, que no se doblegaron ante la magnitud de lo desconocido, la limitación de los recursos, ni los peligros de una difícil geografía. Recorremos a través de esta historia institucional, las acciones y hazañas de hombres que conmovieron al país y al mundo como Rennella, Liut y Traversari, que abrieron las rutas de aeronavegación en el Ecuador. Hombres visionarios que dieron su apoyo material y moral a la aviación como Don José Abel Castillo, propietario del Diario *El Telégrafo* y hombres que por perfeccionarse en las técnicas de la aviación, recorrieron los cielos de Europa y de nuestro país, para luego inculcar la técnica de volar y el dominio del aire; y, finalmente, hombres que ofrendaron sus vidas como tributo al desarrollo de la aviación, por lo que este compendio histórico es también un homenaje a aquella pléyade de aviadores que ofrendaron sus vidas en la inmensidad del cielo.

Se evoca también a la ciencia y tecnología que hizo equipo con aquellos hombres en el arte de volar, como el *TELÉGRAFO I*, el *PATRIA I* y los aviones con los que la primera Escuela Militar de Aviación inició sus actividades, a las que seguirían luego los inolvidables P-47, los Meteor, los Canberra y los equipos de la aviación supersónica, cuyos escuadrones se cubrieron de gloria combatiendo en nuestro espacio aéreo, defendiendo la integridad y soberanía del país.

Esta **HISTORIA ILUSTRADA DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA**, fruto de una tenaz y sistemática investigación de un dedicado grupo de personas, constituye un importante esfuerzo editorial y un valioso aporte para quienes, en el próximo siglo y milenio, continúen en la actividad aérea y tomen a estas páginas como el punto de partida para continuar en la recopilación de datos y de información, ya que este documento es el más completo estudio que sobre el tema se ha realizado y cubre desde los orígenes de la aviación hasta nuestros días.

Nuestra historia institucional, plasmada en estas significativas páginas, no deberá constituir simplemente la contemplación de los hechos del pasado, sino que, fundamentalmente, deberá ser el impulso vigoroso que nos estimule con la fuerza vital de sus fecundas enseñanzas y luminosos ejemplos, a enfrentar con decisión el presente y edificar con optimismo y fe el porvenir.

Por ello, destacando la importancia de esta publicación, rendimos público reconocimiento a los valientes precursores que gestaron la creación de la Fuerza Aérea Ecuatoriana y propiciaron los inicios de la aviación nacional, a nuestros héroes que combatieron en el espacio aéreo, a los compañeros de arma que entregaron sus vidas en el cumplimiento del deber y a los Comandantes Generales que me precedieron, quienes, con su entrega a la causa institucional y con alto sentido de responsabilidad, le dieron forma y la impulsaron, superando los difíciles momentos que la realización de las grandes obras demanda, y a todos y cada uno de los que con devoción y fe hacen esta gran institución que es la Fuerza Aérea Ecuatoriana.



Hernán Batallas Velasco
Teniente General
COMANDANTE GENERAL DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA

***FUERZA AÉREA ECUATORIANA
HISTORIA ILUSTRADA***

CONTENIDO

PREFACIO

*"...EL ESPECTÁCULO MÁS INTERESANTE Y SUBLIME
QUE PUEDE SORPRENDER NUESTROS SENTIDOS"*

CAPÍTULO I

PIONEROS Y PRECURSORES. 1910-1925

CAPÍTULO II

NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN MILITAR ECUATORIANA. 1926-1940

CAPÍTULO III

HASTA LA MÁS ALTA PRIORIDAD 1940-1954

CAPÍTULO IV

LA ERA DEL JET 1954-1960

CAPÍTULO V

"SOBRE SELVAS, VOLCANES Y MARES..." 1961-1974

LA ÉPOCA ACTUAL

1975-1999

APÉNDICE



PREFACIO

“...EL ESPECTÁCULO MÁS INTERESANTE Y SUBLIME QUE PUEDE SORPRENDER NUESTROS SENTIDOS”

Gaceta del Ecuador. 11 de diciembre de 1842.

EL VUELO EN GLOBO DE JOSÉ MARÍA FLORES. 4 DE DICIEMBRE DE 1842

“En esta capital, el día 4 a las cinco de la tarde, hechos los preparativos necesarios, se desprendió de la tierra en el patio del convento máximo de San Agustín el aeronauta José María Flores y recorriendo la perpendicular de la torre, cuyo choque evitó con un diestro impulso dado a su máquina, se presentó suspendido en el aire a la vista de la innumerable población de la ciudad que aguardaba con impaciencia su partida. Las torres, las cúpulas y artesones de las iglesias, las ventanas y azoteas de las casas, las plazas, calles de la ciudad y las eminentes alturas que constituyen sus murallas se hallaban todas cubiertas de espectadores; pero entre éstas, ninguna ofrecía un aspecto más pintoresco que el antiguo Panecillo, ornamentado en aquel momento con las rosas siempre frescas de la eterna primavera de Quito.

Un alarido confuso mezclado de asombro, de contento, de piedad y de ternura, acompañó la marcha del globo, que habiéndose remontado a 300 pies sobre el centro de la ciudad, descendió en línea parabólica y descargó su importante depósito en el edificio del hospital de San Lázaro, situado en las faldas del Panecillo que miran a la ciudad, habiendo sido dirigido el viaje por un viento nordeste. A estas manifestaciones de ánimos fuertemente conturbados correspondía el aeronauta con repetidas cortesías, inclinándose muchas veces sobre su barquilla, para acreditar desde aquella excelsa posición las más respetuosas consideraciones por un pueblo interesado ardientemente en el buen éxito de su empresa. En efecto, su caída fue feliz, porque toda la maniobra la ejecutó con pericia y entre las aclamaciones fervorosas de un gentío inmenso fue conducido a la plaza, donde fue presentado en triunfo, y donde recibió los parabienes del Jefe de la República, que a su partida le dio un sensible adiós, vivamente afectado de verle exponerse a los peligros de un globo elevado solamente por el aire enrarecido, y sin que para salvarse en una caída desgraciada, llevara consigo las precauciones conocidas y destinadas al efecto”.

Así quedó escrita en la historia, gracias al diario quiteño *Gaceta del Ecuador* del 11 de diciembre de 1842, la hazaña del aeronauta José María Flores, quien había intentado previamente levantarse con su globo los días 1 y 3 del mismo mes y año, desde El Ejido septentrional de la ciudad de Quito. La primera vez su globo fue destruido, cuando se había suspendido a pocos metros de altura, por una súbita y poderosa ráfaga de viento y la segunda sus deseos se vieron otra vez frustrados por el viento inclemente y por el Vicecomisario de Policía, Tomás Gutiérrez, quien *“ignorando lo que veían sus ojos y entendiéndolo peor a lo que le mandaban, fue con agravio del buen sentido, a atropellar la persona del señor Flores, reducirle a prisión y a conducirlo con gendarmes en medio de una multitud numerosa. Violencia fue ésta, que conmovió el ánimo de todos y varias personas respetables, entre ellas el General Aguirre, le salvaron a muy poca distancia, constituyéndose este último en fiador personal de su buena fe y del desempeño de sus compromisos”.*

SEGUNDO VUELO DE J.M. FLORES. 16 DE ENERO DE 1843

José María Flores llevó a cabo, el lunes 16 de enero de 1843, otra ascensión exitosa, quizás la más espectacular que se haya visto sobre el apacible Quito de entonces. Dejemos pues, otra vez, que la pluma de nuestro anónimo cronista de *Gaceta del Ecuador*, del 22 de enero de aquel año, nos narre el acontecimiento:

“Como el aeronauta del que hablamos carece de gas hidrógeno puro, y de gas de carbón, del que se sirvió Mr. Green en su viaje a Alemania en el año de 1836, infló su globo enrareciendo el aire por medio del fuego, después de lo cual colocó un grande anafe con mechas encendidas, calculadas éstas según la distancia que se propuso ascender. Acto continuo dispuso su frágil barquilla pendiente de cuatro ganchos en las extremidades inferiores y desprendiéndose de las personas que le rodeaban en el gran patio del convento de San Agustín se enmarcó en ella, dio la voz de abandonar el globo a los que lo sostenían y se lanzó éste con fuerza y rapidez en dirección al Sur.

• Enmarcado por las torres de la Catedral, el Panecillo y el Palacio de Carondelet, el aeronauta José María Flores corresponde a los saludos de sus conciudadanos. Quito, 4 de diciembre de 1842.

A la distancia de cinco mil pies, poco más o menos, hizo una variación hacia el Norte, describiendo, salvo ilusión de óptica, una pequeña línea angulosa. Tal variación, casi imperceptible, fue producida por una corriente de aire que sobrevino en aquella elevada región. El globo subió entonces perpendicularmente y, como la tarde era serena y la atmósfera estaba despejada, se le vio cual un punto imperceptible en el espacio a la distancia de 10 a 12 mil pies de la tierra de Quito y de 20 a 22 mil del nivel del mar: era como una estrella fija sobre el horizonte de la capital.

Cuando se desprendió de la tierra y se elevó sobre los edificios de la ciudad se ofrecía como un objeto bello, y las sensaciones que produjo en más de 60 mil habitantes que lo contemplaban eran blandas y tranquilas, plácidas y risueñas. Cuando subió a 5 mil pies de altura y las llamas lamían el lienzo de la máquina tal objeto se convirtió en magnífico y solemne y las sensaciones participaban de una especie de asombro, grato al alma y sensible al corazón. Y cuando de allí continuó remontándose en línea perpendicular hasta casi perderse de vista, como si se despidiera de la creación, el objeto fue verdaderamente sublime, produjo una expansión de ánimo asombroso y terrible, y un sentimiento religioso se apoderó del pueblo, que derramaba lágrimas de pesar y de ternura. Mas cuando el ojo atento y perspicaz distinguió que la máquina descendía intacta, al parecer el consuelo y la esperanza reanimaron el espíritu, aliviándolo de la pena congojosa que le atormentaba. Sin embargo como el descenso fue rápido y veloz, se temió, no sin fundamento, que apagado el fuego del anafe, y equilibrándose el aire enrarecido con el de la atmósfera, la máquina se precipitase a la tierra por su gravedad específica, multiplicándose la masa por la celeridad. De repente, un atrevido aeronauta había salido con victoria y con la vida. El presidente de la República le hizo conducir a su presencia y le obsequió en el seno de su familia”.

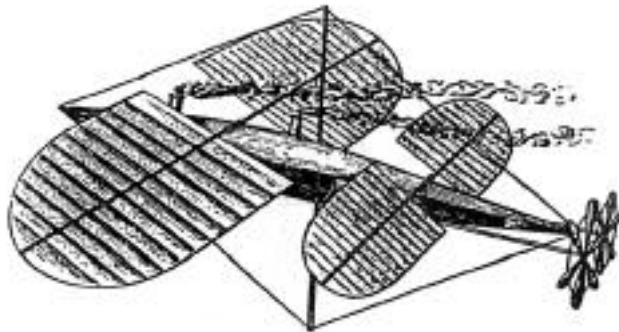
Cincuenta y nueve años después del punto de partida de la aeronavegación en el mundo con el vuelo del globo de los hermanos Montgolfier, y a doce años de su vida republicana, el Ecuador presenció también, gracias al aeronauta José María Flores, vuelos de estos artefactos como preludio de lo que marcaría el rumbo de la actividad aeronáutica actual.

Y LOS HOMBRES DESARROLLARON EL ARTE DE VOLAR

El interés por esta clase de vuelos pacíficos se fue transmitiendo de país en país, e inmediatamente se pensó en sus aplicaciones militares, de modo que fue común que en todos los ejércitos beligerantes de esos tiempos se formen compañías de aerostación. Los globos actuaron a partir de la Batalla de Fleurus, el 26 de junio de 1794; durante las campañas napoleónicas; en la Guerra de Secesión norteamericana; en la contienda paraguayo-brasileña de 1867 y en la Guerra franco-prusiana. El posterior y lógico desarrollo de este invento fue el dirigible, que venció la dificultad inevitable de volar libre a merced del viento.

Mientras tanto, los inventores que buscaban resolver el problema del vuelo con aparatos más pesados que el aire no cesaron en sus estudios y experimentos. Con el invento de la máquina de vapor se hicieron muchos estudios y pruebas pero sin resultado por el excesivo peso de estos motores. El ingeniero alemán Otto Lilienthal, en 1891, llegó a perfeccionar el control de sus vuelos en sus planeadores, de los que construyó diversos modelos que fueron de gran inspiración para otros investigadores. Fue el profesor Samuel P. Langley, Secretario del Instituto Smithsonian de Washington DC, el primero en demostrar la posibilidad del vuelo mecánico con propulsión propia, aunque no tripulado. Después de varios experimentos, llegó a construir aeroplanos que eran propulsados por una máquina de vapor de caballo y medio de fuerza a los que llamó *Aerodrome*.

Los aparatos de Langley poseían alas dispuestas en tándem y tenían el aspecto de una libélula. El 6 y el 28 de noviembre de 1896, volaron con éxito lanzados manualmente desde un punto en lo alto o por medio de catapultas, sin impulso propio. Uno de estos vuelos duró 1 minuto y 49 segundos y alcanzó una distancia de 1.300 metros.



• Con dos hélices que giraban a 1.700 rpm, accionadas por cuatro calderas de hoja fina de cobre de siete libras de peso cada una, el aparato de Langley voló la distancia de media milla en 1903.

En 1897, Clément Ader realizó un vuelo no controlado en una máquina más pesada que el aire y probó otra, sin resultados, a la que bautizó *Avion III*. Irónicamente es esta palabra acuñada por Ader, y no su máquina, la que lo hace ganar un puesto en la historia. Desde 1900, el Capitán F. Ferber, militar francés, compartía sus últimos experimentos con un par de hermanos norteamericanos que poseían un taller de bicicletas en Dayton, Ohio, y que volaban en una cometa provista de controles. Ellos estaban convencidos de que el motor a gasolina, recientemente inventado, ayudaría a resolver el problema del vuelo.

EL MÁS PESADO QUE EL AIRE

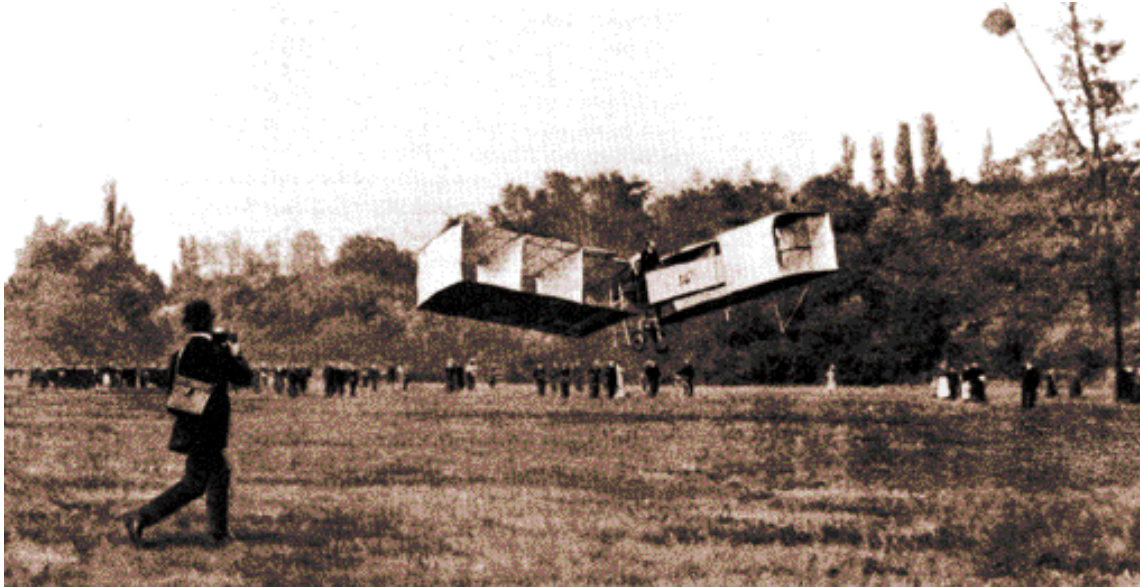
Mientras todos los periódicos de Estados Unidos seguían combatiendo la idea del vuelo humano, y se burlaban de las locuras de Langley, en las colinas cercanas a Kitty Hawk, Carolina del Norte, tuvo lugar el acontecimiento que iniciaría una nueva época.

En la brumosa mañana del 17 de diciembre de 1903, los hermanos Orville y Wilbur Wright pasaron a ser reconocidos como los primeros en probar, tanto teórica como prácticamente, que los hombres podían volar en máquinas más pesadas que el aire, equipadas con energía y potencia propias.

El aparato de los Wright, propulsado por dos hélices movidas por un motor de gasolina, pudo elevarse del suelo, voló durante 12 segundos y recorrió 36 metros. El piloto era Orville Wright y más tarde, en el mismo día, su hermano Wilbur se elevó y voló 256 metros en 59 segundos. Ellos fueron los primeros aviadores que lograron un feliz éxito en sus experimentos. Posteriormente construyeron un motor más ligero y potente que desarrollaba una fuerza de alrededor de 12 caballos; así el peso del biplano, bautizado *Flyer*, incluyendo el motor era de 337.5 kilos. Durante los años subsiguientes los hermanos Wright se dedicaron obsesivamente a combatir los intentos de vuelo de otros inventores amparándose en el mal uso de su patente antes que a perfeccionar su aeroplano, el que era incapaz de desprenderse del suelo por sus propios medios y que únicamente lo hacía gracias al impulso de artefactos completamente ajenos al mismo, de los que no prescindirían sino hasta fines de 1909. *"Hasta un cerdo volaría empujado por esa catapulta..."*, comentó un mordaz periodista francés de la época.



• Orville y Wilbur Wright, inventores del primer aeroplano práctico, aunque dependiente de medios externos.



SANTOS-DUMONT Y EL PRIMER VUELO AUTÓNOMO REALIZADO POR EL HOMBRE.

Pero la gloria del primer vuelo autónomo de una máquina más pesada que el aire es, y será incuestionablemente, del brasileño Alberto Santos-Dumont, elegante inventor, mecánico y aeronauta residente en París, Francia, y ganador del premio *Henri Deutsch de La Meurthe*, el 19 de octubre de 1901, con su dirigible *No. 6*. Después de haber conquistado todos los máximos honores de su época, como inventor y piloto de más de 20 aparatos más livianos que el aire, se lanzó a esta nueva empresa gracias a la observación que hizo del espectacular desempeño del motor para lanchas de carrera *Antoinette*, al que su agudeza creativa adaptó para sus proyectos aeronáuticos.

Así, el 23 de octubre de 1906, en el parisino campo de *La Bagatelle*, a las 16h00, frente a una multitud expectante de más de mil personas, entre periodistas y fotógrafos, Santos-Dumont y su aparato, el *14-Bis*, propulsado por un motor *Antoinette* de 50 HP con ocho cilindros en V, y tren de aterrizaje, tras recorrer doscientos metros se elevó a una altura de tres metros y voló una distancia de sesenta metros desde el punto de su decolaje. Inmediatamente el Aero Club de Francia entregó el *Premio Archdeacon* a Alberto Santos-Dumont como reconocimiento oficial a su gesta mientras la prensa francesa imprimía titulares como: "*El Hombre Conquistó el Aire*" y "*Un Minuto Memorable en la Historia de la Navegación Aérea*". De igual manera, incluso el diario norteamericano *Herald* registraba el acontecimiento como "*El Primer Vuelo Mecánico del Hombre*".

Santos-Dumont continuó con sus vuelos en el *14-Bis* perfeccionándolo hasta confluír en su diseño más exitoso y versátil: el *Demoiselle*, en abril de 1909. Sus líneas, proyecto de dominio público por decisión del generoso y brillante inventor sudamericano, fueron de gran influencia para posteriores aparatos de otros diseñadores y aviadores mundialmente célebres como Blériot, Lambert, Voisin, Faman y hasta para los hermanos Wright, quienes ¡finalmente!, abandonaron su grúa de lanzamiento, la polea, la catapulta, la riel y los patines y adoptaron para su máquina un tren de aterrizaje convencional.



- 16h00 del 23 de octubre de 1906, Santos-Dumont se cubre de gloria al realizar el primer vuelo autónomo de una máquina más pesada que el aire.

- El inmortal Alberto Santos-Dumont, nacido en Cabangu, Brasil, el 20 de julio de 1873; un genio creador a quien también se le atribuye el invento del reloj de pulsera.

DEPORTIVAMENTE, CADA VEZ MÁS ALTO Y MÁS LEJOS

Henry Farman estableció el récord en 1909, inverosímil en ese entonces, de recorrer 180 kilómetros en tres horas; Louis Blériot también alcanzó un récord al atravesar por primera vez el Canal de la Mancha el 25 de julio del mismo año, y el norteamericano Glenn H. Curtiss, otro de los grandes iniciadores de la aviación, confirmó su éxito con aeroplanos que volaron largas distancias y cuyo aporte más importante fue el diseño del alerón articulado con bisagras para evitar el mover toda el ala para girar.

Todos ellos se enfrentaron al problema de encontrar materiales lo suficientemente resistentes y livianos para la construcción de sus aviones; lograr motores de mayor potencia y menor peso y poder reemplazar las rústicas amazonas hechas de lona, bambú y alambres de acero.

UN EXTRAÑO Y RUIDOSO PÁJARO DESCENDE EN GUAYAQUIL

De lona, bambú y alambre, precisamente, estaba hecho el primer avión que surcó los cielos del Ecuador. El 6 de noviembre de 1912, un Farman con motor de 50 HP, de propiedad del ciudadano chileno Eduardo Molina Lawin realizó vuelos de demostración en la ciudad de Guayaquil desde el campo del Hipódromo *Jockey Club*. Molina luego invitó al Mayor Julio E. Jáuregui, Jefe Militar del puerto principal, a dar un paseo y así fue el primer ciudadano ecuatoriano que voló en un aeroplano sobre el suelo patrio. Se realizaría otra exhibición, llevando como pasajero a Don Leonardo Sotomayor y Luna, quien sería Ministro de Guerra en 1924, pero no tuvo el mismo éxito de las anteriores ya que sufrió un accidente sin mayores consecuencias. Unos días después, el piloto chileno se despidió del Ecuador y se dirigió hacia el Perú.

Y si, mal que bien, las guerras subsiguientes contribuyeron a optimizar y fijar la forma del aeroplano, fueron muchos los hombres que lo diseñaron, experimentaron y desarrollaron, buscando hasta nuestros días llevarlo a la perfección para convertirlo en el medio bélico o de transporte, de carga o deportivo, que con ningún otro en este siglo se lo puede comparar.



“EL AVIADOR, EL HOMBRE COMPLETO Y DEFINITIVO...”

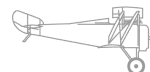
J.M.Velasco Ibarra. 3 de octubre de 1968.

La historia que viene a continuación es un tributo a la gesta inmortal de esos hombres que fueron protagonistas durante el paso de su tiempo, entregando toda su capacidad y en muchos casos sus preciosas vidas, para moldear y dar forma a la vibrante dignidad que la Fuerza Aérea Ecuatoriana ha esculpido con orgullo.

Las distintas generaciones de aviadores militares, que a lo largo de todos estos años aceptaron y siguieron el riesgo, compatriotas que no se buscaron a sí mismos sino a la gloria de su Patria, ellos, forman parte de estas páginas. La nobleza de sus actos y el compañerismo en sus esfuerzos ya están fijados en la herencia, en la conciencia y la memoria de nuestro pueblo y, de hecho, será lo que por siempre dará valor y sentido a su porvenir; pues en definitiva: un pueblo que no respeta a su pasado es un pueblo sin futuro.

• Este frágil biplano Farman de 50HP tenía doble deriva y cuatro alerones en sus alas de tela y bambú. Fue el primer avión que voló en nuestro país, en 1912.





CAPÍTULO I

PIONEROS Y PRECURSORES 1910-1925

I.1

COSME RENNELLA BARBATO

En el Guayaquil de 1910, el *Club Guayas de Tiro* tenía como finalidad adiestrar a los compatriotas en el manejo de armas de fuego, con el objeto de prepararlos para la defensa nacional, luego del problema limítrofe en que se vio envuelto nuestro país con el Perú ese año. Los directivos de este Club se proyectaron más lejos, y poniéndose a la altura de otros países que ya contaban con aviones destinados a vigilar su integridad territorial, decidieron también ampliar sus actividades hacia la aviación. El 16 de diciembre de 1910, esta Asociación se reorganiza como *Club Guayas de Tiro y Aviación*, se nombró presidente al gran deportista guayaquileño Don Alberto Aragón Martínez y su objetivo inmediato fue la creación de una escuela de aviación.

El primer paso para hacer realidad este anhelo era seleccionar a los hombres que, por su preparación, se convertirían más tarde en instructores de los futuros pilotos. Con sobra de merecimientos fue designado el joven Cosme Rennella Barbato, nacido en Guayaquil el 27 de septiembre de 1891, socio fundador del Club y destacado deportista, para ingresar en la *Escuela de Aviación de la Sociedad Chiribiri & C.*, de Mirafiori (Turín), Italia.



Durante el año de 1911 en Italia, Cosme Rennella tuvo como instructores nada menos que a los pioneros de la aviación italiana Maurizio Ramassotto y Guido Paolucci, de cuyas manos obtuvo su brevet de aviador civil N°166, el 24 de septiembre de 1912. Posteriormente compite en el *Primer Concurso Aeronáutico Internacional de Aviación de Italia* en la ciudad de Pisa, como miembro de la escuela, contra más de dos decenas de pilotos entre los que se encontraban seis peruanos y tres argentinos; Rennella demuestra sus aptitudes y ocupó uno de los primeros lugares en la competencia.

En enero de 1913 regresa a nuestro país, junto con los primeros ecuatorianos profesionales en mecánica de aviación, señores Guillermo E. Maldonado y Fernando Cueva, al tiempo que el *Club Guayas de Tiro y Aviación* gestionaba adquirir un avión, material indispensable para el entrenamiento. Se consiguió una ayuda económica de ocho mil sucres de parte del Gobierno del General Leonidas Plaza Gutiérrez y el Comité Pro Aviación del mismo Club, presidido por el señor Ricardo Descalzi, reunió la suma de cinco mil sucres, los que, sumados al aporte gubernamental, fueron suficientes para que se comisione a Rennella para viajar a Italia a comprar el aparato.

• Página opuesta: El Teniente Cosme Rennella, a bordo de su Macchi-Hanriot HD.1 de la Escuadrilla 78 de la aviación militar italiana, durante la I Guerra Mundial

• Cosme Rennella en el campo de aviación de la *Escuela Chiribiri & C.*, el 24 de agosto de 1912.

En Turin, Cosme Rennella adquirió un monoplano del tipo Nieuport *Novara e Valgoi*, con motor de 50 HP; y el 29 de septiembre, a bordo del vapor *Ecuador*, llegaron al puerto de Guayaquil. Inmediatamente el avión fue transportado a los terrenos del *Jockey Club*, donde actualmente se yerguen el Colegio Cristóbal Colón y el barrio de El Centenario y se construyó un hangar para armar y guardar el avión.

Don Alberto Aragón Martínez, siguiendo las instrucciones de Rennella y del ingeniero de aviación, señor José Eichholzer, realizó el relleno y nivelación de la pista en el hipódromo, pues el aparato debía volar para las festividades octubrinas de ese año. Así, el 8 de octubre de 1913 se realizó la ceremonia de bautizo del *PATRIA N° 1*, primer avión ecuatoriano y ante una nutrida concurrencia, entre autoridades y público en general, decoló, subió a una altura de 120 metros, evolucionó sobre la ciudad y el río Guayas, hizo pasadas a baja altura frente a la tribuna de honor, aterrizó y los miembros del Club vieron colmado su ideal de crear en el Ecuador una escuela de aviación. Todo este entusiasmo se truncó con el estallido de la I Guerra Mundial, en 1914.



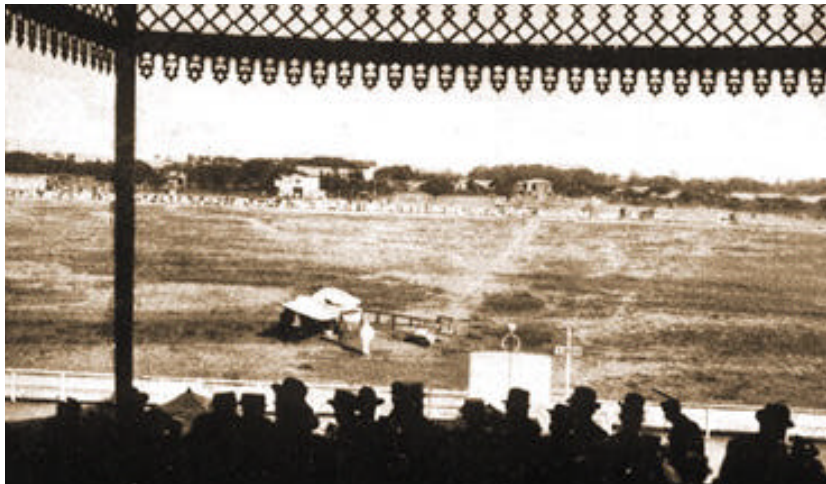
Cosme Rennella se embarcó rumbo a Europa y de inmediato se incorpora a la aviación italiana, forma parte de la *78ª Squadriglia Aeroplani* y se acredita que, entre el 24 de mayo de 1915 y el 4 de noviembre de 1918, realizó 250 incursiones sobre territorio enemigo y participó en 152 combates aéreos con 7 aviones derribados. Obtuvo catorce condecoraciones, tres al valor militar; una ganada en el concurso de ases por el mayor número de aviones derribados y, las restantes, cruces de guerra otorgadas por Bélgica, Francia e Italia. En el Cuadro de Honor en el que se destacan los cuarenta Ases italianos de la I Guerra Mundial le cupo ser designado oficialmente como Décimo As. Desde Italia, y con el grado de Teniente de Aviación, Rennella pasó a Venezuela con una propuesta ventajosa para realizar una gira de vuelos acrobáticos y como asesor e instructor. Retornaría al Ecuador en 1924.

I.2 PEDRO TRAVERSARI INFANTE



- El *PATRIA N° 1*, primer avión ecuatoriano. Era un Nieuport tipo *Novara e Valgoi*, impulsado por un motor rotatorio Gnome de 75 HP. 8 de octubre de 1913.

- Pedro Traversari Infante, primer piloto militar ecuatoriano, brevetado el 16 de agosto de 1917.



La distinción de ser el primer piloto militar ecuatoriano la ostenta Pedro Traversari Infante. En 1916 se trasladó en comisión de servicios a la Escuela Militar de Aeronáutica, en Santiago de Chile. Allí inició sus actividades de vuelo con la jerarquía de Alférez del Ejército Ecuatoriano y obtuvo su brevet de Piloto Aviador Militar el 16 de agosto de 1917. Alcanzó luego la credencial de la Federación Aeronáutica y la licencia de aeronauta por el Aero Club de Chile piloteando el globo aerostático *Teniente Origone*, el 30 de septiembre de 1918.

Pedro Traversari llegó con su avión *GUAYAQUIL*, procedente de Chile en junio de 1919. En éste aparato, tipo Blériot, realizó una serie de exhibiciones antes de embodegarlo y retomar otra vez al sur. Así pues, el 25 de junio de 1920, Traversari regresó al puerto y anunció por el diario *El Telégrafo* que realizaría un vuelo en los terrenos del *Jockey Club* con el propósito de reunir fondos para la compra de un avión con motor de 200 HP, con el que se proponía hacer el raid Guayaquil-Quito. El domingo 27 de junio, a las 15h15, el Teniente Traversari acudió al campo del hipódromo, subió a su aeroplano, ascendió hasta una altura de 350 metros y cuando iniciaba un viraje en dirección sudoeste el motor falló y se apagó. Traversari, muy sereno, controló la caída de su aparato detrás de los edificios del hipódromo, destrozándolo y quedando el aviador gravemente contusionado. Con el fin de proveerle de un nuevo avión, el Coronel Juan Manuel Lasso inició una colecta por intermedio del *Diario Ilustrado*, aportando él, personalmente, con la suma de un mil sucres. Pedro Traversari incursiona también en el campo de los explosivos, en donde aplica sus conocimientos. En 1934 fabricó en la Maestranza del Ejército la primera bomba de aviación oficialmente aprobada por el Ministerio de Guerra, arma que fue usada en los aviones de combate ecuatorianos de la época.

- Pura nostalgia. Vista desde la tribuna principal del desaparecido hipódromo *Jockey Club* de Guayaquil, el día del fallido vuelo del Blériot *GUAYAQUIL*.

- Pedro Traversari llevando su avión al aire, el 27 de junio de 1920.

Cosme Rennella Barbatto y Pedro Traversari Infante forman el binomio de los verdaderos pioneros de la Aviación Militar del Ecuador. Ambos, hasta el día de su muerte, fueron miembros ilustres de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

I.3

LA GESTA INOLVIDABLE DEL TELÉGRAFO I. NOVIEMBRE DE 1920-ABRIL DE 1921

Al terminar la I Guerra Mundial, en 1918, muchos aviadores se quedaron brusquemente sin trabajo y solamente con su experiencia de vuelo. Los aviones militares, mal adaptados para usos pacíficos y comerciales, se vendieron a precios mínimos y muchos de ellos fueron adquiridos por sus propios pilotos para volar en ferias y espectáculos aéreos muy comunes y concurridos en la posguerra. Tal era la posición del joven piloto italiano Elia Liut en 1919. Este notable aviador había batido el récord mundial de velocidad (260.8 KPH), el 9 de diciembre de 1918 en un *Marchetti-Vickers-Term*, biplano monoplaza de 200 HP, proyectado por el ingeniero Alessandro Marchetti.

En la ciudad de Roma, a principios de 1920, el cónsul ecuatoriano Dn. Miguel Valverde entró en contacto con Liut para que viniera al Ecuador a ofrecer sus conocimientos sobre el arma aérea. De modo que en mayo llegó a Guayaquil el señor Adolfo Bossio, que fungía de apoderado de Liut, a fin de hacer tratos con la oficialidad y convencerlos sobre las ventajas estratégicas y logísticas que representaba la aviación para un país montañoso como es el nuestro.

El primer mandatario, Dr. Alfredo Baquerizo Moreno pareció interesarse en la idea pero no llegó a concretarse nada, pues estaba por terminar su período presidencial; sin embargo, se habló de la posibilidad de establecer un correo aéreo militar y de poner en servicio una línea aérea. Entre tanta charla los días transcurrieron sin una respuesta definitiva. Vislumbrando el fracaso total de su misión, Bossio decidió regresar a Guayaquil, en junio de 1920, donde iba a tomar un barco para ir con su propuesta al Gobierno del Perú, pero antes visitó al señor Enrique Bassannini, un próspero comerciante italiano afincado en el puerto. Bassannini, que tenía hijos ecuatorianos, se sensibilizó ante la situación de desesperanza de Bossio y tomó la decisión de acudir ante su íntimo amigo Dn. José Abel Castillo, propietario y principal del rotativo porteño *El Telégrafo*, a fin de hacerle conocer el proyecto.



Castillo, antiguo militante liberal, que había combatido con el General Eloy Alfaro en Gatazo, inmediatamente se interesó en la propuesta de Bossio. El 23 de junio se ultimaron los detalles y se aceptaron las condiciones del acuerdo, que quedó formalizado en un contrato entre Bossio y Dn. José Abel Castillo, en virtud del cual la empresa *El Telégrafo* adquiriría un avión, propiedad del aviador Elia Liut, y se hacía cargo de todos los gastos que sus vuelos demandaran. Bossio cablegrafio de inmediato la buena nueva a Liut y su equipo.

I.4

ELIA LIUT LLEGA A GUAYAQUIL

El 29 de julio de 1920, en el vapor *Bologna*, llegaron a Guayaquil los aviadores Elia Liut y Giovanni Ancillotto, con el mecánico Giovanni Fedelli, trayendo un biplano Macchi Hanriot HD.1. Los cajones que contenían las partes y piezas del avión fueron trasladados hasta los patios del Colegio Salesiano Cristóbal Colón, donde fueron armados bajo la dirección de los italianos.

El sábado 8 de agosto de 1920, se realizaron los preparativos para el primer vuelo del avión, con la presencia de Dn. José Abel Castillo y miembros de su familia, el Cml. Francisco Gómez de la Torre, Jefe de la Zona Militar, Dn. Amalio Puga, Intendente del Guayas, Dn. César Aray Santos, Comisario Municipal, el Cónsul de Italia en Guayaquil,

• Don José Abel Castillo, Decano de los Periodistas de América Latina y Pionero de la Aviación Ecuatoriana.

•• El aviador italiano Elia Liut. Al mando del *TELÉGRAFO I* voló por vez primera sobre los Andes ecuatorianos, entre Guayaquil y Cuenca, abriendo una ruta desconocida por él.

Dn. Alfonso Roggiero, y distinguidos miembros de la colonia italiana en el puerto principal. Durante la ceremonia se bautizó al avión con el nombre de *TELÉGRAFO I*. A las 16h45 se elevó el frágil biplano al mando de Elia Liut, ascendió hasta llegar a los 1.800 metros, giró varias veces sobre el campo, y aterrizó entre la algarabía de los presentes. El Cml. Francisco Gómez de la Torre, Jefe de Zona de Guayaquil, después de presenciar esta demostración envió a la Presidencia de la República y al Jefe del Estado Mayor, un telegrama lleno de optimismo en el que destacó la enorme importancia que tenía la iniciativa de Dn. José Abel Castillo para con el Ecuador. Esta histórica comunicación fue la llama que prendió el entusiasmo del Presidente electo, Dr. José Luis Tamayo, para obtener del Congreso Nacional el histórico Decreto del 27 de octubre de 1920, para el establecimiento de la primera escuela de aviación en el Ecuador.

I.5

RAID GUAYAQUIL-CUENCA. 4 DE NOVIEMBRE DE 1920

Con motivo de las festividades del 3 de noviembre, el gerente del diario *El Telégrafo*, Dn. J. Santiago Castillo, y el señor Roberto Crespo Ordoñez, empresario cuencano, acordaron realizar un vuelo entre Guayaquil y Cuenca para solemnizar el centenario del primer intento de independencia de la capital azuaya. Con esta finalidad Ferruccio Guicciardi, amigo y camarada de armas de Elia Liut, arribó a Guayaquil en los primeros días de agosto. Castillo y sus colaboradores emprendieron el viaje a Cuenca por vía terrestre llevando combustible y elementos indispensables para el vuelo del *TELÉGRAFO I*. Mientras preparaban el lugar de aterrizaje en la hacienda Jericó, al sur de Cuenca, Guicciardi enviaba consecutivos telegramas a Guayaquil con informes del tiempo en el austro.



Elia Liut planeó y fijó su ruta: Guayaquil-Naranjal-Molleturo-Cuenca, este último tramo se consideró como el más peligroso, por tener que superar los 3.744 metros de altura. Fueron realizados todos los preparativos hasta el 3 de noviembre y se preparó una valija postal con tarjetas especiales impresas con la leyenda *PRIMER CORREO AÉREO DEL ECUADOR*, una serie de pergaminos y acuerdos que mandaba la colonia cuencana en Guayaquil y cartas de diversas entidades para la Municipalidad de Cuenca.

El jueves 4 de noviembre de 1920, a las 09h30, Elia Liut decoló del campo del *Jockey Club* y tomó ruta hacia Cuenca. A las 11h21 el avión estuvo a la vista del pueblo cuencano, sobrevoló la ciudad mientras lanzaba hojas volantes con saludos a sus habitantes y procedió a aterrizar en los terrenos de la hacienda Jericó. Liut recibió un homenaje como nunca antes hecho a persona alguna en Cuenca. Recibió atenciones de diferentes organizaciones e instituciones de la ciudad hasta que por fin el piloto italiano envió a Dn. José Abel Castillo el siguiente telegrama:

• Fotografía autografiada de Elia Liut y Ferruccio Guicciardi en Cuenca, dos días después de su épico vuelo. 6 de noviembre de 1920.

"Cuenca.- noviembre 4. - Sr. José Abel Castillo.- Guayaquil.- Llegué sin novedad después de una hora y cincuenta y cinco minutos de viaje, tiempo excesivo porque la neblina me hizo perder la ruta. Estoy muy agradecido por la enorme manifestación que se me ha hecho al llegar a Cuenca. Salúdole.- afectuosamente.- Liut".



El *TELEGRAFO I* permaneció en la capital azuaya, bajo un improvisado hangar, las siguientes dos semanas mientras Ferruccio Guicciardi se familiarizaba con el avión para cumplir con el próximo raid: Cuenca-Riobamba. Entre tanto, Fedelli se dirigió a Riobamba a encontrarse con Dn. J. Santiago Castillo, a fin de ultimar detalles para recibir el vuelo. Todo quedó listo para el 18 de noviembre.

I.6

RAID CUENCA-RIOBAMBA. 19 DE NOVIEMBRE DE 1920

A las 07h20, decoló Ferruccio Guicciardi en el *TELEGRAFO I* llevando el primer correo aéreo en esa ruta. Pasó por Azogues, Biblián y Cañar, allí superó las elevaciones de 3.806 m. del Buerán. Siguió a Guamoto, pasó por Chambo y fue avistado sobre Riobamba a las 08H26. Aterrizó en los predios del hipódromo, donde ya lo esperaban su personal de apoyo y las autoridades, periodistas y miembros de la sociedad riobambeña que luego colmaron al aviador de muchas atenciones. El día 26 llegó Elia Liut y se elevó con el *TELEGRAFO I* sobre la ciudad, a fin de realizar una exhibición de vuelo y acrobacias. Durante la estadía del equipo en Riobamba se empezó a planear el raid hacia la ciudad de Quito, supuesta etapa final del raid.



• Triunfal recibimiento a Elia Liut en Cuenca después de su hazaña.

•• 19 de noviembre de 1920, le toca el turno a Guicciardi; Elia Liut da un impulso a la hélice del HD.1 y se cumple el tramo entre Cuenca y Riobamba.

En esos días aconteció en Riobamba un muy curioso incidente, que ilustra hasta qué punto había rivalidades en esa época para establecer una supremacía de ciudades en el campo de la aviación. Desde antes que el *TELEGRAFO I* llegara a Guayaquil, en Quito, los señores

Pedro Freire, Salvador Bucheli y Rafael Tobar habían comprado un avión SPAD S.XIII, al que llamaron *QUITO I*, pero con la particularidad de que nadie sabía volarlo. Aún así, los propietarios de este avión anunciaron que haría un raid de Quito a Riobamba para la celebración de las fiestas centenarias de la independencia de la ciudad. Existía, pues, la expectativa de ver cual de los dos aeroplanos llegaría primero a la Sultana de Los Andes. Pretendieron hacer volar en esta máquina a los aviadores ecuatorianos Pedro Traversari y Alberto Suárez Dávila, recientemente llegados de Chile, pero el Ministerio de Guerra se opuso a esta prueba alegando, muy justamente, la falta de entrenamiento de los pilotos en este modelo, uno de los más refinados cazas de su época, y que podrían fracasar en su intento. Mientras Elia Liut organizaba el vuelo a la ciudad capital, se tentado por los dueños del *QUITO I* para que abandonara a Dn. José Abel Castillo y se trasladara a ésa para tripularlo hasta Riobamba. Cuando esta propuesta fue presentada a Liut, este se interesó pero a cambio de una fuerte suma de dinero. Los empresarios quiteños hicieron una nueva oferta por una suma menor y Liut aceptó, pero con la condición de que no haría el vuelo sino hasta después de haber arribado a Quito, piloteando el *TELEGRAFO I*.

El raid Riobamba-Quito sería el último que realizaría Liut, pues había llegado a sus oídos que se haría efectiva la formación de una escuela de aviación y que él y su mecánico Fedelli estaban en vías de ser contratados por el Gobierno del Ecuador. La certeza general era que el *TELEGRAFO I* se quedaría en Quito, ciudad donde terminaba el raid interandino.

I.7

RAID RIOBAMBA-QUITO. 28 DE NOVIEMBRE DE 1920

En la mañana del día 28, Elia Liut cargó con cuatrocientas postales y ejemplares del diario riobambeño *LOS ANDES* y emprendió el vuelo de Riobamba a Quito, mientras que en esa ciudad, desde tempranas horas, gran cantidad de público se dirigía a las elevaciones circundantes con el fin de admirar por vez primera la llegada de un avión. A las 09h30 se recibió la noticia que Liut había pasado por Ambato. Creció el entusiasmo y la ansiedad. Momentos después llegó el anuncio que Liut había intentado aterrizar en Latacunga, confundiéndola con Quito, pero luego de ver que no había las señales convenidas, siguió con dirección al norte. Al llegar finalmente a su destino correcto, a las 10h00, Liut hizo varias pasadas sobre la entusiasmada multitud antes de aterrizar en los campos de la hacienda Ñaquito, donde fue objeto de sinceras manifestaciones de simpatía ofrecidas por los quiteños.

Al final de este último raid culmina todo vínculo para este aviador italiano con el *TELÉGRAFO I*. El Gobierno había decidido organizar la Escuela Militar de Aviación y contrató a Elia Liut para dirigirla. Dn. José Abel Castillo a su vez, contrató a Ferruccio Guicciardi para que continuara volando el avión hasta Tulcán.

Guicciardi, después de supervisar la prolija inspección del motor y demás accesorios del avión, realizados por el mecánico Fedelli, se dirigió a Ibarra para preparar personalmente el campo de aterrizaje de su próxima etapa.

I.8

RAID QUITO-IBARRA. 9 DE FEBRERO DE 1921

Guicciardi escogió la ruta Quito-Guayllabamba-Malchinguí-Mojanda-Otavalo-Ibarra, por ser la más apta para el techo del *TELÉGRAFO I*. El 8 de febrero hizo una prueba del motor, reacondicionado luego de más de 500 kilómetros de vuelo recorridos, satisfecho con el resultado se despidió de Elia Liut y de sus otros compañeros, que se quedaron en Quito, mientras su equipo de apoyo salía a Ibarra por vía terrestre.

A las 08h31 del 9 de febrero, despegó del campo de Ñaquito y a las 08h45 pasó por Guayllabamba. Alcanzó la población de Malchinguí a las 09h06, y se encontró con fuertes vientos contrarios de norte a sur y de noreste y sudeste. Guicciardi también luchó contra la neblina sobre el Páramo de Mojanda, totalmente cubierto. El intrépido piloto optó por trepar a una altura de 5.500 metros sin oxígeno, sin conocer la ruta, y sin la referencia visual que significó para Liut la línea del ferrocarril Guayaquil-Quito.

El *TELÉGRAFO I* pasó por Otavalo a las 09h24 y llegó a Ibarra a las 09h30. El avión llevó abundante valija, periódicos y tarjetas postales, las cuales fueron entregadas a la Administración de Correos de Ibarra por Ferruccio Guicciardi. El pueblo de Ibarra se volcó hacia el campo de aviación y recibió con júbilo al italiano, acto seguido fue el invitado de honor de la Gobernación de la Provincia de Imbabura y agasajado por las autoridades de la localidad. Entre los días 11 y 12, Guicciardi realizó con el *TELÉGRAFO I* una visita a la vecina población de Otavalo.

I.9

RAID IBARRA-TULCÁN. 16 DE FEBRERO DE 1921

Con el fin de celebrar el XXVII aniversario del diario *El Telégrafo*, Ferruccio Guicciardi realizó el raid Ibarra-Tulcán, como homenaje a Dn. José Abel Castillo y al rotativo de su propiedad. Desde la capital de Imbabura partió a Tulcán, el día 16 a las 10h00. A consecuencia del mal tiempo se vio obligado a aterrizar en uno de los potreros de la hacienda El Vínculo, situada en las inmediaciones de la población de San Gabriel, cuyos habitantes, felices por el acontecimiento que les permite conocer un avión y saludar al piloto, aprovecharon muy bien el corto tiempo que allí permanecieron. Aterrizó en Tulcán a las 13h30, donde el público lo recibió de la misma forma cariñosa que en Ibarra y Otavalo. Además de los carchenses, vinieron a presenciar el suceso representantes de respetables familias colombianas, las mismas que propusieron a Guicciardi que volara un raid a Pasto para que se conociera en Colombia al ya famoso *TELÉGRAFO I*.

I.10

RAID TULCÁN-PASTO. 6 DE MARZO DE 1921

PRIMERA VALLJA AEROPOSTAL INTERNACIONAL EN LAS AMÉRICAS

En esa fecha se marcó un hito glorioso para la aviación ecuatoriana. Nuestro país se convertía en el primero en realizar, con éxito, un correo aéreo entre dos países de América. Ese domingo de marzo de 1921, amaneció lluvioso y nublado en Tulcán, condiciones que hacía imposible los intentos de Guicciardi por elevar el pequeño avión. Por la tarde las condiciones atmosféricas mejoraron y a las 15h30 despegó el *TELÉGRAFO I*, como un mensajero de fraternidad y progreso.

Luego de atravesar las poblaciones de Ipiales, Tulipanes, Iles, Consacá, Males y Carlosama, finalmente llegó a Pasto, Departamento de Nariño, a las 16h31; su recibimiento no fue nada distinto a los anteriores. En esta población, Ferruccio Guicciardi recibió la propuesta de competir para ser el primer piloto que llegara volando a Cali desde cualquier punto de Colombia. El italiano aceptó competir contra el avión colombiano *ANTIOQUIA*, un Caudron G.III, piloteado por el francés Ferdinand Manchaux.



I.11

RAID PASTO-CALI. 21 DE ABRIL DE 1921

Ese día decoló de Pasto el *TELÉGRAFO I*, al mismo tiempo que salía de Medellín el avión *ANTIOQUIA*. Ambos despegaron desde su respectivo campo de aterrizaje a las 07h00 y se dirigieron en ruta hacia Cali. El *TELÉGRAFO I*, cumplió su recorrido en dos horas y veinte minutos, aterrizando en Cali, Departamento del Cauca, a las 09h20, mientras que el *ANTIOQUIA* llegó muy retrasado. Así fue como Ferruccio Guicciardi ganó una buena cantidad de dinero, como premio de esa competencia, y decidió radicarse en Colombia cuando la *Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, SCADTA*, le propuso trabajo en la aerolínea. Guicciardi llevó a cabo, volando en el *TELÉGRAFO I*, vuelos de exhibición en Cali y otras

• El *TELÉGRAFO I* aterrizando en Cali, piloteado por Ferruccio Guicciardi, el 21 de abril de 1921.

poblaciones del Valle de Antioquia entre los días 5 y 22 de julio, después de los cuales se marca el fin del triunfal recorrido de este célebre aparato. En Cali es embarcado rumbo a Guayaquil por cuenta del Gobierno del Ecuador, nuevo propietario de la máquina, gentilmente donada por Dn. José Abel Castillo.

I.12

SE CREA LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR. 27 DE OCTUBRE DE 1920

Mientras el *TELÉGRAFO I* llevaba a cabo estos históricos acontecimientos, el 27 de octubre de 1920 el Dr. José Luis Tamayo, Presidente Constitucional de la República, había conseguido que el Congreso Nacional emita el Decreto de creación de dos Escuelas de Aviación, en Guayaquil y en Quito. José Luis Tamayo Terán nació en el balneario de Chanduy, provincia del Guayas, el 26 de julio de 1858. Se educó en el Colegio San Vicente, de Guayaquil, y obtuvo su título de Doctor en Jurisprudencia en 1883. Liberal, reportero, editor y director de prestigiosos rotativos y publicaciones. Combatiente en Gatazo y Ministro del Interior durante la Jefatura Suprema de Eloy Alfaro; Diputado por Esmeraldas en 1898 y Presidente del Senado en 1899 y 1901. En 1916 trabajó por la candidatura de Alfredo Baquerizo Moreno y Presidente de la República desde el 1 de septiembre de 1920 hasta el 31 de agosto de 1924. Este magistrado demostró su admiración por la aviación apenas asumió su mandato presidencial. Con un entusiasmo digno de la causa, apoyó la creación de la Escuela de Aviación y se propuso organizar profesionalmente a esta Arma; una gestión que constituye, en consecuencia, la primera piedra de base sobre la que se levantaría nuestra aviación militar.

El Congreso Nacional, deseoso de secundar la acción del Gobierno e incentivado por el éxito rotundo de Elia Liut, dictó el siguiente Decreto por el cual se autorizó al Ejecutivo para la creación y organización de este proyecto:

" EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR". Considerando: Que el servicio de Aviación es de indispensable necesidad en la República; Decreta: Art. 1°.- Autorízase al Poder Ejecutivo para que, a la brevedad posible, proceda a crear una Escuela de Aviación en la ciudad de Guayaquil. Tan pronto como sea posible procederá atambién a establecer otra Escuela en la Capital. Art.2°.- El Ejecutivo podrá contratar expertos extranjeros para los servicios que demandan la dirección, enseñanza, talleres y sostenimiento técnico de la mencionada Escuela. Art. 3°.- Los alumnos de la Escuela podrán ser Oficiales del Ejército y de la Marina, Cadetes de la Escuela Militar o particulares, siendo preferidos en igualdad de condiciones, los de las primeras categorías. Art.4°.- El Congreso faculta al Ejecutivo para que dicte los Reglamentos de Planta, Instrucción, Talleres y los más que requiere la organización de la citada Escuela. Art. 5°.- Se destina para la Escuela, además de las colectas especiales acordadas por los ciudadanos para la Aviación, la parte de fondos recogidos en la República parala Defensa Nacional, que la Junta Central de Defensa Nacional, de acuerdo con el Poder Ejecutivo, en el Presupuesto de Guerra a partir de 1921. Dado en Quito, Capital de la República, a veinte y siete de octubre de 1920. El Presidente de la Cámara del Senado, -(f) José J. Andrade. El Presidente de la Cámara de Diputados, -(f) Luis Vernaza. El Secretario de la Cámara del Senado, -(f) Antonino Sáenz. El Secretario de la Cámara de Diputados, -(f) Luis Larenas."



De esta manera, el 27 de octubre de 1920 es tomado como referente para la conmemoración anual del Aniversario de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, por Decreto Legislativo del 26 de octubre de 1948, siendo entonces Presidente del Congreso el Dr. Manuel Sotomayor y Luna. El 5 y 17 de junio de 1921, respectivamente, el Ejecutivo, por intermedio de su Ministro de Guerra, el señor Octavio G. Icaza, publicó los decretos que determinaban el orgánico de la Escuela de Aviación y el personal directivo y docente de la misma.

En marzo de 1921, se presentó en Quito el Teniente de Aeronáutica francés Marc Guitenny

• S.A.M.L. S.2 de la Escuela de Aviación *El Cóndor*.

••Ansaldo S.V.A. 10 para el entrenamiento de pilotos. 1921.

acompañado por el mecánico André Janin, llegaban a hacerse cargo de la Escuela de Aviación que funcionaría en los terrenos de la hacienda Iñaquito, de acuerdo con un contrato suscrito en París por el encargado de negocios del Ecuador y el Ministro de Guerra de Francia. De inmediato los franceses se pusieron a trabajar en el SPAD *QUITO 1*, aparato que destruyeron al primer vuelo. Las desastrosas evidencias posteriores dejadas por este par de caballeros, provocarían su suspensión y cancelación del acuerdo que mantenían con el Estado y retornaron a su país. La ciudad de Quito se convirtió por ello en el punto de selección de los aspirantes a pilotos y se acordó con el Reino de Italia la venida al Ecuador de un cuerpo de asistencia técnica, a cargo de la Misión Militar Aeronáutica Italiana.



Mientras tanto, Elia Liut regresó a Guayaquil desde la capital, donde se encontraba finiquitando el orgánico de la escuela en esa ciudad. Llegó y, mediante bien encaminados contactos, consiguió la donación de los aviones necesarios para la instrucción: Un S.A.M.L. S.2, comprado en Italia por la colonia siria de Guayaquil; un Ansaldo S.V.A.10, a doble comando, donado por la colonia italiana; un hidroplano Macchi M.18, lo más moderno en su tiempo, por la colonia china; un Aviatik B.I, comprado en Italia por los universitarios de Guayaquil y un SALMSON 2. El Teniente Tullio Petri, de la Misión Italiana, trajo por vía marítima este material que había servido en la aviación de ese país durante la I Guerra Mundial, con excepción del Macchi M.18, que era completamente nuevo. Sin embargo, las otras máquinas estaban en magníficas condiciones de servicio y listas para servir a los alumnos de la nueva Escuela de Aviación.

Los empresarios azucareros de la costa cedieron terrenos y material de construcción para un hangar y así se estableció, en la ribereña población de Eloy Alfaro, Durán, frente a Guayaquil, el primer campo de aviación ecuatoriano, el Aeródromo *EL CÓNDROR*. Los soldados de la guarnición militar de Guayaquil trabajaron levantando el primer hangar y la nivelación del terreno. Dn. Manuel Granja Cevallos hizo el traslado gratuito, en los vapores de su empresa de transporte, de todos los oficiales y tropa, así como de los materiales, herramientas y componentes necesarios que se requerían para preparar el aeródromo.



I.13

EL I CURSO DE AVIACIÓN MILITAR Y EL AERÓDROMO EL CÓNDROR. 1921

El 5 de junio de 1921, por Decreto Ejecutivo, se determina el orgánico de la Escuela de Aviación; el día 17 se nombra al personal directivo y docente, y el 21 se dio a conocer el reglamento de admisión. Se toman los exámenes a los aspirantes, previo a la instrucción de pilotaje, y luego de una cuidadosa selección, son nombrados alumnos los siguientes Oficiales del Ejército Ecuatoriano: Tenientes Francisco Portilla, Pablo Borja y Carlos Franco; Subtenientes Agustín Zambrano, Alejandro Saá, Luis Arizaga, Carlos Cueva, Juan Gallegos,

- Personal de mantenimiento de la Escuela junto al SALMSON 2.
- El biplano de fabricación austriaca Aviatik B.I preparándose para una misión.
- Línea de vuelo del Aeródromo *El Cóndor*. Septiembre de 1922.

Luis A. Mantilla, Santiago Duarte, César Gavilanes, Carlos Proaño, Juan J. Rivera, León B. Malo, Jacinto Vélez y Luis A. Valdez.

El personal directivo y docente de la Escuela estaba formado por: Director, Capitán de Corbeta Juan Francisco Anda; Subdirector, Sargento Mayor Asimilado Gilberto Icaza; Jefe de Pilotos, Teniente Asimilado Elia Liut; Pilotos Instructores, Tenientes Alberto Suárez Dávila y Pedro Traversari; Jefe Mecánico, Subteniente Asimilado Giovanni Fedelli; Piloto Jefe de Talleres, Teniente Asimilado Tullio Petri; Cuerpo Médico, Cirujano Primero Dr. Carlos Espinosa y Dr. Jorge F. Cornejo.



El domingo 12 de julio de 1921, se realizó la inauguración del Aeródromo y la Escuela de Aviación *EL CÓNDROR*, en Durán. En ese día se estrenaron los tres aviones donados por las colonias extranjeras y se realizó una verdadera fiesta aérea ante la presencia de aproximadamente cuatro mil personas que habían cruzado la ría hasta Durán, para conocer los aviones y disfrutar del espectáculo aéreo. El primer vuelo se realizó en el avión Ansaldo S.V.A.10, piloteado por Elia Liut y llevando como pasajero al señor Rafael Frugone, en representación de la colonia italiana. Luego se elevó el piloto Tullio Petri con el avión S.A.M.L. S.2, llevando como pasajero al señor Gabriel Kronfle, en representación de la colonia siria, y a continuación se abrió el curso de instrucción con los alumnos pilotos e instructores antes nombrados.

I.14

LA MISIÓN MILITAR AERONÁUTICA ITALIANA EN EL ECUADOR. 1922

Entre el 19 de junio y el 28 de julio de 1922, se incorporó la Misión Militar Aeronáutica Italiana al Ejército del Ecuador y a la Escuela de Aviación. Los técnicos del arma de aviación de ambos países procedieron a reorganizar y reformar los reglamentos y otras normas que hasta entonces se hallaban vigentes. Este grupo de militares italianos de la Misión estaba formado por distinguidos miembros de la Aviación del Ejército y de la Marina del Reino de Italia, liderados por el General Pizzio Biroli.

A partir del 20 de agosto, se integró el Cuerpo de Oficiales Italianos a la Escuela de Aviación *EL CÓNDROR* de la siguiente forma: Asistente Técnico, Mayor Francesco Vece; Director Técnico, Mayor Vincenzo Lombard; Jefe de Talleres, Teniente Tullio Petri; Jefe de Marina, Capitán Emmanuele Campagnoli; Jefe del Grupo de Observadores, Capitán Ettore Lodi; Jefe de Pilotos, Capitán Romano Cattaneo, Pilotos Instructores, Capitanes Antonio Eolo Faulin y Angelo Rizzi; Técnicos e Instructores Mecánicos Motoristas, Bruno Ceccovilli, Attilio Castano y Giovanni Malnati.

• Personalidades civiles y militares reunidas el 12 de julio de 1921, durante la inauguración del Aeródromo y la Escuela de Aviación *El Cóndor*.

I.15

15 DE JULIO DE 1922. PRIMER VUELO DE UN PRESIDENTE ECUATORIANO

El Dr. José Luis Tamayo, Presidente Constitucional de la República del Ecuador, se convirtió en el Primer Magistrado de nuestra Patria en volar en un avión. Como piloto le cupo el honor al Jefe de Talleres de la Escuela, Teniente Tullio Petri. El Dr. Tamayo se había acercado ese día a las instalaciones de la Escuela de Aviación *EL CONDOR*, escoltado por el General Enrique Barriga, Jefe de la Zona Militar, con el fin de inspeccionar los frutos tangibles de su gran entusiasmo por la aeronáutica. Este mandatario, justamente recordado como gestor e iniciador de la aviación militar ecuatoriana, aceptó la cordial invitación del Gral. Barriga para que aborde el biplano S.A.M.L. S.2 y demostrarle así el perfecto estado del material de vuelo de la Escuela. El Tnte. Petri hizo disfrutar al Presidente de 18 minutos de vuelo, sobre Guayaquil y Durán, en aquella mañana de julio.



I.16

PRIMERA SESIÓN DE FOTOGRAFÍA AÉREA

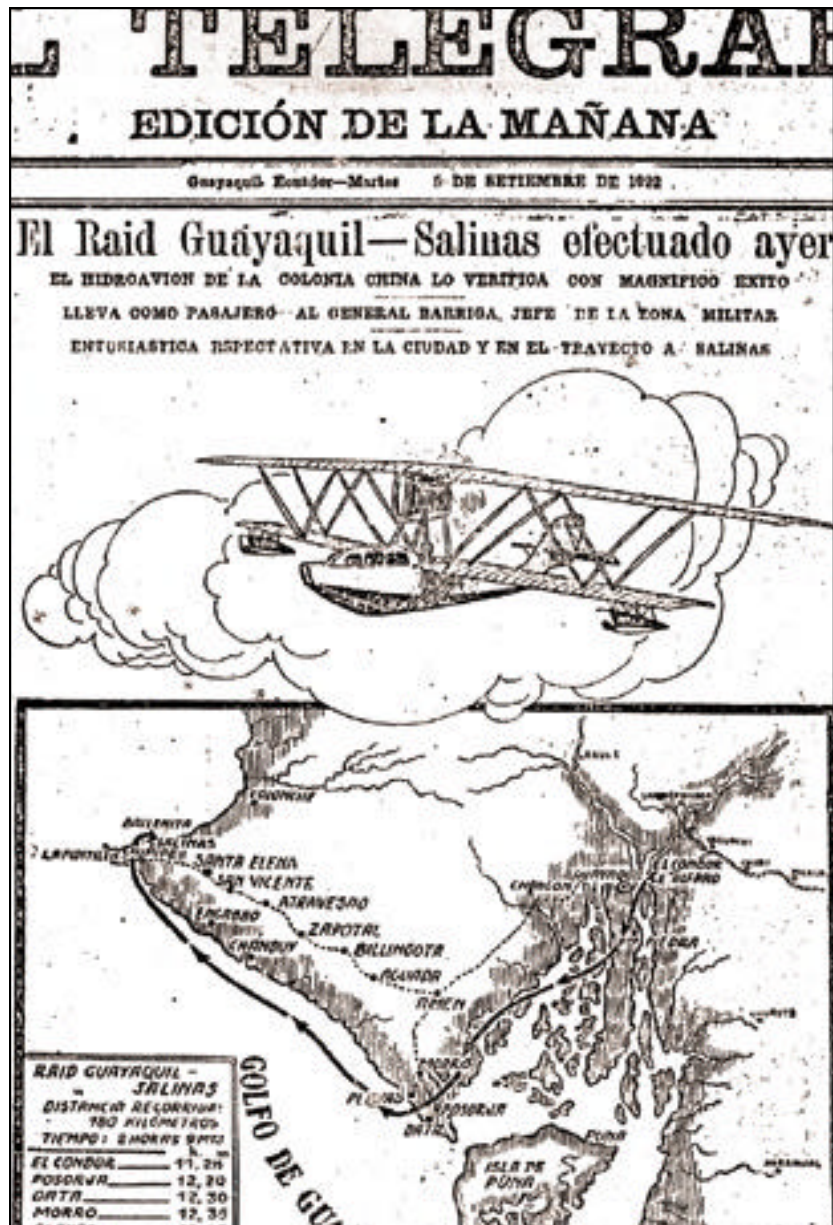
El día 22 de julio de 1922, desde el aeródromo se hicieron importantes vuelos con el piloto Elia Liut. En uno de ellos voló como pasajero Dn. J. Santiago Castillo, gerente del diario *El Telégrafo*, quien, en su inquietud periodística, desde 800 metros de altura tomó varias fotografías de la ciudad de Guayaquil y del campo de aviación de Durán. Estas fueron las primeras fotografías aéreas realizadas en el Ecuador y marcan un momento memorable en la historia de nuestra aviación.

El 25 de julio llegó al puerto de Guayaquil, procedente de Colombia en el vapor *Ucayali*, el *Macchi Hanriot HD.1 TELÉGRAFO I*, donado al Estado por Dn. José Abel Castillo. Este avión, a su arribo a Durán, tuvo que ser reparado totalmente, cambiándole desde el motor hasta el entelado de las alas y el fuselaje. Con éste, fueron seis las máquinas a disposición de los alumnos de la Escuela de Aviación *EL CONDOR*.



• El Dr. José Luis Tamayo, primer Presidente ecuatoriano en volar en un avión, fotografiado junto a su piloto, el Teniente Tullio Petri.

• La ciudad de Guayaquil desde 800 mts. de altura. Note el Parque de *El Centenario*, a la derecha. 1922.



El 4 de septiembre, el piloto Capitán Emmanuele Campagnoli, llevando como pasajero al General Enrique Barriga, Jefe de la Zona Militar, realizó en el hidroavión Macchi M.18 el raid Guayaquil-Salinas; tardó en su cometido el tiempo de dos horas y quince minutos, ya que enfrentó desde Punta Española un fuerte viento en contra. El rotativo guayaquileño *El Telégrafo*, siguió así este evento: "Eran las once y veintiocho minutos cuando el avión se deslizó en medio de ruidosos aplausos de la muchedumbre que agitaba entusiasta los sombreros y pañuelos despidiendo a los viajeros. Surcó las aguas en gran trecho, levantando fantásticos oleajes y luego como algunas canoas vivanderas se cruzaban en el trayecto de la ruta que llevaba, cambió vertiginosamente su dirección y se levantó majestuosamente. El paso del avión sobre la ciudad, produjo extraordinario entusiasmo en el público que esperaba por momentos la anunciada partida".

El regreso a Guayaquil, a las 09h30 del día siguiente, lo hicieron en una hora y treinta y cinco minutos. Como era de esperarse, el éxito de este vuelo provoca que de inmediato se planee otro, pero hacia un destino más lejano.

• Primera plana del rotativo porteño *El Telégrafo* del 5 de septiembre de 1922.

I.18

RAID GUAYAQUIL-ESMERALDAS. 10-11 DE SEPTIEMBRE DE 1922

El día 10 a las 07h37, desde el río Guayas, el Capitán Campagnoli hizo tomar altura al Macchi M.18 con el Capitán Ettore Lodi y el mecánico Bruno Ceccovilli como pasajeros. Acuatizó en aguas del puerto de La Libertad, en la Península de Santa Elena, a las 09h30. Tomó provisiones de aceite y gasolina y siguió de inmediato a Manta, a donde arribó a las 12h40. Las malas condiciones atmosféricas obligaron a la tripulación a pernoctar en el puerto manabita.

A las 07h48 del día 11 tomaron rumbo a Esmeraldas, llegando a las 09h30, en este vuelo se transportaron 300 ejemplares del diario El Telégrafo y como una cortesía de la imprenta del diario porteño, se colocaron estampillas de correos del Ecuador y se las mataselló con 6 líneas de linotipo, con la inscripción siguiente: *CORREO HIDROAÉREO GUAYAQUIL-SALINAS-MANTA-ESMERALDAS. 10 DE SEPTIEMBRE DE 1922. PILOTO CAMPAGNOLI, OBSERVADOR LODI, MECÁNICO CECCOVILLI.*

En realidad, este vuelo constituye para aquellos tiempos un verdadero triunfo, la distancia cubierta fue de 1300 Km. y fue la primera vez que un hidroavión realizaba un recorrido tan largo sobre la costa del mar Pacífico sudamericano.

El día 24 de ese mismo mes, Campagnoli y Petri, a bordo del Macchi M.18, y el Mayor Vece, llevando a los Generales Enrique Barriga y Pirzio Biroli, en el S.A.L.M. S.2, realizaron el raid Guayaquil-Babahoyo, cubriendo la distancia en 45 minutos.

- Histórica fotografía del Centenario de la Independencia de Guayaquil, realizada por vez primera con una parada aérea. 9 de octubre de 1922.





I.19

EL CAUDRON G.III LA SYRIE. 22 DE FEBRERO DE 1923

La colonia sirio-libanesa de Quito, entre tanto, realizó una serie de eventos con el fin de recolectar fondos para adquirir un avión. El comité presidido por el señor Bechara Raad compró en Francia un avión Caudron GIII, biplaza, y lo bautizó *LA SYRIE*.

Llegó a la capital a fines de febrero de 1923, y fue llevado al campo de Iñaquito en donde se lo armó bajo la supervisión del Capitán Antonio Eolo Faulin, Capitán Angelo Rizzi, el mecánico de aviación Giovanni Fedelli y el Teniente Pedro Traversari Infante. El día 16 de marzo, el avión se puso en actividades de vuelo en preparación al raid Quito-Ibarra que se realizaría el 15 de julio.

• El Teniente Pedro Traversari frente al Caudron GIII *LA SYRIE*. Este avión biplaza estaba propulsado por un motor rotatorio Le Rohne de 80 HP, con una autonomía de 3:30 horas. Noviembre de 1923.

I.20

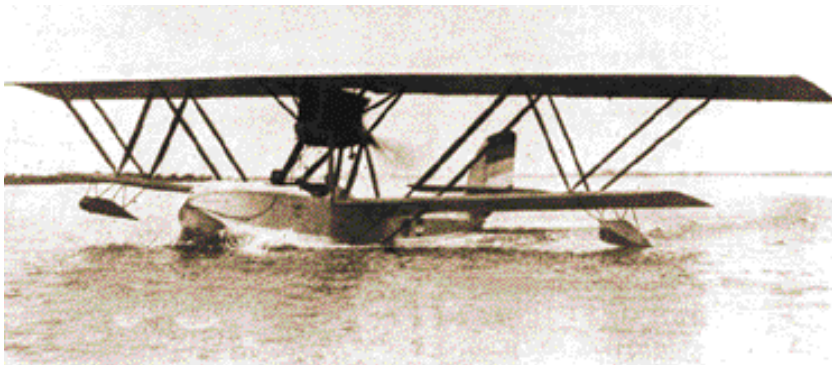
PRIMER VUELO POSTAL ENTRE QUITO E IBARRA. 15 DE JULIO DE 1923

El Caudron G.III *LA SYRIE* despegó del campo de aviación de la hacienda Iñaquito a las 08h30 del 15 de julio, llevando en la carlinga posterior dos sacos llenos con valija que contenían 827 cartas, tarjetas y paquetes para la ciudad de Ibarra convirtiéndose así en el primer vuelo postal regular entre Quito e Ibarra. El 27 de julio regresó a su punto de partida. El 26 de noviembre de 1923, el Caudron *LA SYRIE* realizó sus últimos vuelos sobre la ciudad de Quito. En uno de ellos, el Teniente Pedro Traversari Infante, llevó como pasajera a su esposa, la señora Rebeca Salvador de Traversari, convirtiéndose en la primera mujer que voló sobre la capital de la República. Posteriormente se embarcó el avión en una plataforma del *Ferrocarril del Sur* rumbo al campo de aviación de Durán, en donde sería utilizado para prácticas de vuelo a doble comando.

I.21

TRAGEDIA AÉREA EN DURÁN. 8 DE DICIEMBRE DE 1923

Ese día se convertiría en una fecha de ingrata recordación, por las oscuras circunstancias que envolvieron a los pilotos implicados en los accidentes. El hidroavión Macchi M.18 se estrelló, con pérdida total, en el cerro Las Cabras que domina Durán. Perdió la vida el Sargento mecánico Carlos Alvarez y resultaron contusos el Subteniente Luis A. Valdez y el mecánico soldado Luis C. Sevilla.



Momentos más tarde, el Subteniente León B. Malo, poco familiarizado con los controles del Caudron *LA SYRIE*, quedó levemente herido en un aterrizaje en el que hizo captar la aeronave.

Los dos pilotos fueron encontrados culpables de grave acto de indisciplina y dados de baja del servicio activo.



• El hidroavión Macchi M.18 surcando las aguas del río Guayas.

•• Fotografiados delante de un *Gabarda* de 80HP, el Presidente, Dr. J.L. Tamayo rodeado por los instructores italianos y autoridades del puerto. En primer plano, sentados, los alumnos pilotos del II Curso. 2 de junio de 1924.

I.22

EL II CURSO DE AVIACIÓN MILITAR. 2 DE JUNIO DE 1924

Para el II Curso de Aviación Militar, convocado el 2 de junio de 1924, ingresaron a la Escuela de Aviación *EL CÓNDROR* los Subtenientes Carlos A. Guarderas, José G. Salazar, Francisco Andrade, César Concha y Jorge Valdivieso, con los Tenientes Octaviano Valdivieso y César Borja.

Acompañando a la adición de estos alumnos pilotos, se integró a la Escuela de Aviación como Director Técnico el Capitán Attilio Canzini, laureado piloto de caza italiano en la Primera Guerra Mundial e instructor de vuelo en la *Scuola di Aviazione Gabardini* de Cámeri, Italia, durante la posguerra.



Canzini arribó a Durán con el método de enseñanza de vuelo de dicha escuela italiana y con un grupo de aviones de la casa Gabardini, a saber: un curioso remedo de avión, para familiarización en tierra apodado *La Tortuga* versión mejorada de *La Tartaruga* de 1913; cuatro monoplanos *Gabarda* biplazas, motor Gnome-Le Rohne tipo *Alpi* de 80 HP; Un biplano *Gabardini Alpi*, biplaza, planta motriz Le Rohne de 110 HP y dos biplanos monoplazas, de la misma marca, con motor Le Rohne de 120 HP.

El método Gabardini de adiestramiento gradual, fue adoptado por Canzini para la Escuela y dio óptimos resultados en la práctica pues este instructor y aviador era férreamente disciplinado e inculcó este principio a sus alumnos en cada etapa de su aprendizaje.

I.23

PIONEROS DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN *EL CÓNDROR*



• Día de estreno. Los nuevos aviones para el II Curso, de izq. a der.: dos biplanos *Gabardini Alpi A2* de 120 HP; un biplano *Gabardini Alpi A1* de 110 HP y cuatro monoplanos *Gabarda* de 80 HP. Aeródromo *El Cóndor*, 2 de junio de 1924.

•• Collage fotográfico en los que se destacan los instructores y pilotos pioneros de la Escuela de Aviación *El Cóndor*.

Al final, después de grandes esfuerzos y sacrificios, se tomaron los primeros exámenes finales del 7 al 9 de octubre de 1924 y recibieron su brevet de pilotos los primeros aviadores ecuatorianos, graduados en la Escuela de Aviación EL CÓNDOR, los Tenientes: Jacinto Vélez, quien recibe el Brevet N°1, en mérito a su eficiencia y capacidad técnica, Carlos Franco, Santiago Duarte, Juan Francisco Gallegos, Agustín Zambrano, Luis A. Mantilla y César A. Gavilanes.

Los Tenientes Juan J. Rivera, Luis Arízaga y Carlos Proaño no aprobaron el curso y fueron destinados a otros repartos del Ejército. Los Oficiales brevetados, y los nuevos alumnos, continuarían con su adiestramiento hasta fines de 1925.

I.24

COSME RENNELLA RETORNA AL ECUADOR. 1924

A fines de octubre de 1924, se incorpora a la Escuela el Capt. Cosme Rennella, quien, después de cumplir como asesor militar en la aviación venezolana, venía de especializarse en la Escuela de Aviación de Pau, Francia. Rennella intenta repetir la hazaña que Elia Liut había realizado cuatro años antes y el 16 de noviembre de 1924 se elevó nuevamente en el mismo Macchi Hanriot HD.1 pero debido al mal tiempo, luego de volar entre las nubes, sin visibilidad, se perdió en la ruta durante tres horas y veinte minutos. Al consumir su carburante se vio obligado a descender en predios de la hacienda La Tina, en el Departamento de Piura, en el Perú. Auxiliado por sus propietarios, quienes le facilitaron



el combustible, espera a que mejore el clima y voló hasta Macará. El 5 de diciembre cubrió el trayecto entre Macará y Loja y el día 26 realiza el vuelo desde Loja a Cuenca, descendiendo en la hacienda Jericó, en el mismo lugar en que había aterrizado Liut. Desgraciadamente al aterrizar, una súbita racha de viento levanta de lado al avión y se destruyen sus alas. El célebre *TELÉGRAFO I*, que tuvo su primera cita con la gloria en ese mismo campo de aviación de Jericó, terminó destrozado en el mismo lugar.

Los restos del biplano fueron transportados a lomo de mula hasta Huigra, allí se lo embarcó en el *Ferrocarril del Sur* y se lo llevó a Durán, en donde lo repararon en forma total pero, por ya estar muy anticuado, fue dado de baja y llevado a Quito al Parque Militar, en donde se lo guardó en una de sus bodegas hasta que, cuarenta y cuatro años más tarde, se lo restauró y pasó al Museo del Colegio Militar *Eloy Alfaro*. Años después fue trasladado al Museo Aeronáutico de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en donde actualmente se encuentra en exhibición permanente.

• Cosme Rennella a su arribo a Loja después de su azaroso vuelo es recibido con júbilo por personalidades de la localidad. 5 de diciembre de 1924.

•• Attilio Canzini (centro) y el Gral. Moisés Oliva (derecha) en Tulcán, en donde aterrizaron procedentes de Ibarra en el Caudron GIII *LA SYRIE*. 6 de julio de 1925.





I.25

ATTILIO CANZINI Y SUS VUELOS TRASANDINOS. 1924-1925

El 27 de diciembre de 1924, el piloto italiano Attilio Canzini, a bordo de un Ansaldo S.V.A.10, realizó el primer vuelo directo Durán-Quito, aterrizando en el campo de Iñaquito luego de dos horas y ocho minutos. Esta gesta fue reconocida por todo el país; Canzini fue premiado por el Concejo Municipal de Guayaquil y condecorado por el Municipio de Quito. Posteriormente se renueva el contrato del estado con la Misión Italiana y esta propone el futuro adiestramiento de los pilotos brevetados ecuatorianos en Italia.

Desde el 5 al 8 de julio de 1925, Attilio Canzini realiza con éxito los raids Quito-Ibarra, Ibarra-Tulcán, Tulcán-Ibarra e Ibarra-Quito, llevando al Gral. Moisés Oliva, a bordo del Caudron G.III *LA SYRIE*.

El 9 de julio de 1925, reciben sus alas de piloto el Alférez Carlos Guarderas y el Alférez José G. Salazar. Irónicamente, a renglón seguido, el levantamiento militar de ese mismo día de julio, que derroca al Presidente Córdova, ordena trasladar la Escuela de Aviación a Quito, con propósitos políticos más que técnicos, aduciendo que Durán no era el sitio más conveniente, especialmente en la época invernal. Sin conseguir organizar nada hasta septiembre de 1925, se decidió otra vez el traslado de aviaadores y aparatos a la costa. Pero en menos de un año el material de vuelo quedó en malas condiciones y ello obligó al cierre temporal de la Escuela de Aviación *EL CONDOR*, el 7 de abril de 1926.

Sin embargo, y para dar cumplimiento al acuerdo que el Estado tenía con la Misión Militar Aeronáutica Italiana, la Superioridad Militar dio trámite a la selección de siete pilotos de entre todos los brevetados a la fecha, para seguir su entrenamiento en Italia. Al mismo tiempo, decreta la creación de una Sección de Aviación, adscrita a la VI Zona Militar y la formación de cursos de mecánicos, motoristas y armadores, dependientes de la Escuadrilla Aérea de Guayaquil. Estos cursos se abrieron el 23 de abril y el 2 de mayo de 1926, los Oficiales elegidos se embarcaron jubilosos rumbo a Europa.

- Don Leonardo Sotomayor y Luna, Ministro de Guerra, Marina y Aviación, con el piloto italiano Capitán Attilio Canzini, Director Técnico de la Escuela de Aviación *El Cóndor*, Durán, 1925.

- El *Ferrocarril del Sur*, la obra cumbre del Presidente Eloy Alfaro, *El Viejo Luchador*. Proyectado en 1.897, era el único vínculo entre la costa y la sierra ecuatorianas para su intercambio comercial y cultural hasta bien entrado el siglo XX. Cercanías de Huigra, 1925.







NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN MILITAR ECUATORIANA 1926-1940

II.1

SIETE PILOTOS ECUATORIANOS EN ITALIA. 1926

Los Oficiales becados a la *Scuola di Aviazione Gabardini*, en Cámeri, fueron: Capitán Santiago Duarte, Tenientes Agustín Zambrano Barreiro, Luis A. Mantilla, Jacinto A. Vélez, Subteniente César Borja, Alférez Carlos A. Guarderas y Alférez José G. Salazar.

Durante la I Guerra Mundial, la Escuela de Aviación Gabardini contaba con más de 200 aviones en línea de vuelo para el adiestramiento, había brevetado a 1.160 alumnos y para 1926, más de 1.700 pilotos pregonaban sus excelencias. El Ingeniero Enrico Rolandi figuraba como Jefe Piloto de la escuela y el Capitán Attilio Canzini se encargaba de la instrucción personalizada de cada uno de los jóvenes oficiales ecuatorianos, liderados por el Capitán Santiago Duarte.

El entrenamiento primario lo realizaban en aviones monoplanos biplazas Gabardini y el básico en biplanos Ansaldo S.V.A.5; pasaban luego al maniobrero Hanriot HD.1, monoplaça, entrenador avanzado, y seguían con el potente SPAD S.XIII, con el que calificaban para obtener su brevet como pilotos de caza.

El ambiente de superación y emotividad, provocado por el diario adiestramiento de vuelo, es reflejado gracias a la pluma del Alférez José Gonzalo Salazar, en su correspondencia remitida a Quito. Reproducimos a continuación el fragmento de un día de su vida, en una de las cartas a su padre, sin más comentarios:

“...el 25 de noviembre volé por primera vez solo, en un avión de guerra de gran potencia, que Ud. debe también conocer o al menos recordará, porque en ese tipo de aparato cumplió tantas proezas, hace algunos años en el Ecuador, Elia Liut, ¿recuerda? Se trata del Hanriot, que allá se llamaba TELÉGRAFO I. Es el más admirable aparatito de cacería que existe, y que en la pasada guerra europea se cubrió de fama, guiado por grandes ases italianos y franceses. (...) Cuando ingresamos en esta Escuela, los primeros días hicimos un poco de doble comando en el 80 Gabardini con Canzini, y pocos días después comenzábamos a volar solos en este aparato con el fin de entrenarnos para el brevet internacional. Hasta aquí no era cosa nueva, porque ya había volado en el Ecuador en el mismo aparato. Terminado este brevet comenzamos de nuevo a hacer lecciones de doble comando, siempre con nuestro Canzini, pero ya en un biplano potente.

(...) El 25 amaneció límpido, bellissimo, se veían brillantes las nevadas cumbres de los Alpes. A las 6 a.m., Canzini montaba en el Hanriot y hacía algunos giros probando el aparato. Bajó, una revista última al motor y... ¡Salazar, al aparato! (...) Me encuentro en pleno vuelo, las maniobras de partida casi no recuerdo cómo las hice, porque este endiablado aparatito parte con la velocidad del rayo: 200, 300, 400, 500 metros, ¡Cristo! sube como una bala; la aguja del altímetro va señalando la cota con demasiada rapidez: antes de tres minutos estaba ya a 500 metros ¡qué belleza! y el pícaro obedecía a los comandos con la liviandad de una pluma.

Desde el pequeño hueco de la carlinga miré abajo ¡qué paisaje! A un lado la pura cadena de los Alpes; por otro, el lago mayor D'Orta; más allá, Novara, Cámeri y una infinidad de blancas aldeitas diseminadas como grupos de garzas sobre la vasta y poética campiña italiana, y yo, seguro, tranquilo y feliz, volaba pensando en mi lejano hogar, por quien llevo siempre en el alma el deseo de triunfar. Hice algunos giros sobre el campo y aterricé como había partido y volado bien. Bajé del avión con mi pedazo de emoción hija de la intensa alegría que me inundaba. Canzini no me dijo nada, pero noté estaba satisfecho de mí; él jamás dice a un alumno ¡bien! Mis compañeros en cambio me decían ¡chócale, ñato, partida, vuelo y aterrizaje lo has hecho como mantequilla! Todos, la misma mañana, hicimos este inolvidable primer vuelo, cada uno con más éxito que el otro; ahora si eramos Pilotos de Hanriot. A la noche, junto con los aviadores italianos brindamos una copa por la futura aviación de nuestra patria, y el trabajo al día siguiente se reanudó siempre con más entusiasmo y con más afición.”

• El Alférez José Gonzalo Salazar junto a su SPAD S.XIII en Cámeri, Italia, el 7 de diciembre de 1926.

A renglón seguido de haberse ganado este brevet, el Alférez Salazar siguió su entrenamiento en el SPAD S.XIII de 200 HP, lo más “caliente” de la escuela. Con este

modelo realizaría toda la gama de acrobacias obligadas y, para terminar, un raid de 500 kilómetros de Cámeri a Turín en dos horas y media y así obtuvo su ansiado y último *Brevet de Piloto de Aeroplanos*, el martes 7 de diciembre de 1926.

Todos sus otros compañeros seguirían, en circunstancias más o menos similares, estos pasos para ganarse su brevet final en ese año. Los documentos de la época destacan permanentemente los méritos, confianza, y ansias de figuración que estos muchachos manifestaban durante su estadia en Italia, evocando con orgullo el nombre de su patria lejana con el recuerdo de las tradiciones legendarias de su estirpe. Pero el destino implacable se ensañaría al año siguiente con tres de ellos, precisamente cuando el mejor de los éxitos iba a coronar sus supremas ambiciones.



II.2 PRIMEROS MÁRTIRES DE NUESTRA AERONÁUTICA MILITAR

• Escuela de Aviación *Gabardini* en Cámeri (Novara), Italia. De izq. a der.: Tnte. Jacinto Vélez, Sbte. César Borja, Tnte. Luis Mantilla, Instructor Capt. Attilio Canzini, Capt. Santiago Duarte, el Jefe Piloto de la Escuela Ing. Enrico Rolandi, Alfz. Carlos Guarderas, Alfz. José G. Salazar y Tnte. Agustín Zambrano Barreiro. Noviembre de 1926.

- El Alférez Carlos A. Guarderas.
- El Capitán Santiago Duarte.



Al momento de su prueba final cayó el Alférez Carlos A. Guarderas, el 2 de enero de 1927. Esa mañana volaba en un Hanriot HD.1, ejecutando la maniobra conocida como *Ocho*, cuando se precipitó a tierra sin control. Fue inhumado con honores en la ciudad de Cámeri.

El Capitán Santiago Duarte, considerado por Canzini como el alumno piloto más disciplinado, serio y temerario del grupo, murió en un accidente con casi similares características que el del Alférez Guarderas y en el mismo tipo de avión, el 15 de junio de 1927. Su funeral, con todos los honores militares que su rango debía, contó con la presencia de los más distinguidos personajes italianos de la época en Italia. Sus restos reposan igualmente en Cámeri.

Al mes siguiente, el 22 de julio, el Alférez José G. Salazar, brevetado en Cámeri, seguía adiestramiento en *la Scuola Idrovolante di Portorese*. A bordo de un hidroavión monomotor CANT C.7 (motor SPA 6A de 200HP), aparentemente chocó contra un obstáculo en la superficie del mar Adriático cuando acuatizaba. El aparato capotó y Salazar salió despedido de la cabina con tal violencia que perdió el conocimiento, se ahogó y su cuerpo no fue encontrado sino hasta una semana después. Otras versiones aseguran que el accidente fue provocado por una falla estructural común en este tipo de hidros, lo que motivó a la casa *Cantieri Riuniti dell'Adriatico*, CANT, a indemnizar económicamente a la familia del infortunado aviador. Recibió sepultura en el cementerio de Pirano, Trieste.

Los cuatro oficiales restantes, superando la tremenda consternación que les causó la pérdida de sus compañeros, continuaron con su instrucción en la Escuela de Portorese y tuvieron actuación destacada como alumnos pilotos hasta graduarse. Mientras tanto, en el Ecuador, el 21 de noviembre de 1927, la Sección de Aviación, adscrita a la VI Zona Militar, pasaba a llamarse Departamento de Aviación, dependiente del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación.

Luego de haber rendido las pruebas reglamentarias para su calificación final, los Tenientes Luis A. Mantilla, Jacinto A. Vélez, César Borja y Agustín Zambrano Barreiro retornaron al Ecuador en enero de 1928.

II.3

CUATRO BRAVOS AVIADORES DE VUELTA EN ECUADOR. 1928

El Capitán Luis A. Mantilla, con el deseo de levantar la moral del Cuerpo de Aviación, realiza su primer raid entre Quito y Tulcán el 28 de febrero, cubriendo la distancia en sesenta y cinco minutos, a bordo de un biplano *Gabardini Alpi* de 120 HP bautizado *NAPO*.

En Durán, el 1 de octubre de 1928, el Capitán Agustín Zambrano Barreiro, admirado por su arrojo y sangre fría, decoló en el vuelo de prueba de un Ansaldo S.V.A.10 que había sido sometido a reparación total, pero sobre los 300 metros de altura se paró el motor del aparato, cayendo en picada, se estrella y pierde la vida. Este accidente causó gran dolor entre el personal del Aeródromo *EL CONDOR*. Sus compañeros sobrevivientes, Capitanes Luis Mantilla, César Borja y Jacinto Vélez, conocidos como *Los Tres de Italia*, continuarían en la lucha para luego convertirse en el núcleo ejemplar de la aviación militar ecuatoriana.



• Biplano *Gabardini Alpi A1 NAPO*, de 120 HP.

•• El Capitán Luis A. Mantilla.



II.4

DENTRO DEL SERVICIO INTERNACIONAL AEROCOMERCIAL

El 8 de junio de 1928, por Decreto Supremo No. 45 se aprueba y ratifica la Convención de Aviación Comercial en La Habana, Cuba, del 20 de febrero del mismo año. Asistieron, en representación del Ecuador, los señores don Gonzalo Zaldumbide, Don Víctor Cevallos y Capitán Colón Eloy Alfaro.

El 22 de febrero de 1929, nace la aviación comercial internacional en el Ecuador, ya que en esta fecha el Ministro de Guerra acuerda con el señor Harold R. Harris, Presidente de la compañía *Pan American Grace Airways Inc.*, PANAGRA, el establecimiento del servicio internacional de transporte aéreo. El 10 de mayo de 1929, la Asamblea Nacional autoriza al Ejecutivo la construcción de un aeródromo en Guayaquil y destina para el efecto la cantidad de 159.000 sucres.

El 17 de mayo la PANAGRA inaugura el servicio de pasajeros y correspondencia entre Cristóbal, Panamá, y Guayaquil con un hidroavión bimotor Sikorsky S.38 *Baby Clipper* que arribó a Guayaquil el 18 de mayo.

II.5

ABRIENDO LA RUTA AEROPOSTAL. 1929-1934

El año 1929 es para la aviación nacional un año de espera, la vetustez de los aviones de la Escuela impedía continuar con los cursos hasta que finalmente el Ministro de Guerra, Coronel Carlos A. Guerrero, venciendo toda clase de dificultades, logró adquirir dos biplanos Travel Air Type 4000, para el entrenamiento de pilotos. Posterior a la llegada de estos aviones, el 1 de septiembre, se los distinguió como R-1 y R-2.

El 17 de diciembre se prueban los Travel Air en un vuelo Guayaquil-Salinas-Guayaquil, a cargo de los Capitanes Cosme Rennella y César Borja.



Para fin de año, la Superioridad Militar consideró trasladar la Escuela de Aviación de Durán al nuevo aeródromo de Latacunga. Fue otra de las tantas decisiones oportunistas que se tomaron en esa época de repetidas insurrecciones, pensando así anular a Guayaquil como base de operaciones de entrenamiento y colocar a los pilotos y aeronaves más cerca de Quito, para desarticular cualquier intentona golpista, tan corrientes entonces.

II.6

RAID GUAYAQUIL-QUITO CON PILOTOS ECUATORIANOS. 1930

El 2 de enero de 1930 se realiza el primer vuelo directo Guayaquil-Quito. Los aparatos Travel Air fueron alistados y el R-1 estuvo al mando del Capitán Luis Mantilla, llevando como pasajero al Capitán Jacinto Vélez; el R-2 fue piloteado por el Capitán Cosme Renella, y como pasajero el Teniente César Borja. Los aviadores ecuatorianos realizaron un vuelo estupendo para la época, pues llegaron a Iñaquito en el tiempo de dos horas y treinta minutos.

Se enviaron en este vuelo varios sobres conmemorativos con un cachet en tinta morada, con el mapa del Ecuador en el que se mostraba la ruta seguida por los aparatos. En ella se leía: *PRIMER VUELO GUAYAQUIL-QUITO / ESCUADRILLA MILITAR / PILOTOS: CAPITANES LUIS MANTILLA, COSME RENNELLA, JACINTO VELEZ Y TENIENTE CÉSAR BORJA / ENERO 2, 1930.*

• Aviones Travel Air Type 4000, equipados con un motor Wright Whirlwind de 200 Hp. Guayaquil, diciembre de 1929.



II.7

LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN SE TRASLADA A LATACUNGA

Con la llegada a Quito de todos los aparatos que habían estado asentados hasta el 31 de diciembre de 1929 en Guayaquil, la Superioridad Militar ordenó la apertura del nuevo curso de aeronáutica en la ciudad de Latacunga, aduciendo que poseía un clima ideal para la aviación, comparando con la humedad y continuas lluvias de la costa, así como las plagas de mosquitos y otros insectos que afectaban al personal castrense, casi todo serrano.

Los *Tres de Italia*, Capt. Luis A. Mantilla, Capt. Jacinto A. Vélez y Tnte. César Borja, los dependientes y alumnos pilotos de la Escuela de Aviación *EL CÓNDOR*, y el Mayor Pedro Traversari Infante, con el Capitán Cosme Rennella, se integrarían también a la nueva Escuela de Aviación en Latacunga.



II.8

CREACIÓN DEL CORREO AÉREO MILITAR. 1930

El 20 de agosto de 1930, los Capitanes Luis Mantilla y Cosme Rennella hicieron el vuelo Latacunga-Tulcán-Latacunga con 199 paquetes postales que llevaban marcado un cachet que decía: *ADMINISTRACIÓN DE CORREOS DE LATACUNGA / PRIMER CORREO AÉREO A TULCÁN / PILOTOS DE LA AVIACIÓN MILITAR CAPITANES COSME RENNELLA Y LUIS MANTILLA*. Esta bolsa fue lanzada en paracaídas a la Plaza Principal de Tulcán, ante la ausencia de un aeródromo, y luego los pilotos regresaron a su punto de partida.

El 24 de septiembre de 1930, el Capitán Cosme Rennella efectuó un vuelo desde Latacunga hasta la ciudad de Riobamba, transportando 97 piezas postales. Consideremos que en esa época el único medio de transporte entre costa y sierra era el tren de la empresa *Guayaquil & Quito Railway Inc.*, más conocido como *Ferrocarril del Sur*, y el sueño de los pilotos militares era establecer una empresa de transporte rápido de correspondencia, con el fin de hacer rentable a la aviación militar, dar experiencia a los pilotos en vuelo dentro del país y proporcionar una financiación basándose en contratos con *Correos de la República*, que permitieran la posible adquisición de otras unidades y justificara el gasto que se hacía en mantener activo dicho material de vuelo.

El 1 de febrero de 1931, se incorporó a la aviación nacional el Teniente César Monge, quien, aprovechando de una beca concedida por el Gobierno de Cuba, se brevetó en La Habana como aviador militar. Este pundonoroso oficial fue un factor muy importante para el desarrollo del correo aéreo en el Ecuador y su nombre quedará, junto con los de Rennella y Mantilla, grabado para la posteridad, como uno de los mejores pilotos que tuvo el Departamento de Aviación Militar del Ejército del Ecuador.

• Rara fotografía del hangar del Aeródromo de Latacunga en 1931; quedaría también destruido por el incendio que arrasó con todas las instalaciones del reparto el 29 de enero de 1934.

ADMINISTRACION DE CORREOS-LATACUNGA

PRIMER CORREO AEREO A TULCAN
PILOTOS DE LA AVIACION MILITAR-CAPITANES
COSME RENNELLA LUIS MANTILLA

II.9

EL AVIÓN ECUADOR

El 29 de marzo de 1931, arribó a Quito después de un largo viaje desde San Diego, California, el aviador norteamericano Theodore Levy Gildred en su avión Ryan B.5. Con esta máquina, Gildred tenía el propósito de obtener una concesión del Estado para establecer una aerolínea en el Ecuador, pero una vez que se informó que el país no disponía de una red de aeropuertos con servicio de mantenimiento y aprovisionamiento de combustible, reflexionó y supo que le resultaba carísima la aventura. Gildred decidió entonces vender su avión al Departamento de Aviación.



- El piloto norteamericano Theodore L. Gildred.

- El Ryan B.5, aparato de turismo monomotor, de estructura metálica, fabricado por la casa *Mahoney-Ryan Aircraft Corp.*, provisto de un motor *Wright Whirlwind* de 300 HP y capaz de alcanzar una velocidad de 185 KPH.

El gobierno del Ecuador pagó gustoso los US\$ 18.000 que costó el aparato, se le dio el nombre de *ECUADOR* y la Superioridad Militar inmediatamente decidió ponerlo en servicio con el transporte aéreo postal y, durante todo el año de 1931, pilotos ecuatorianos realizaron vuelos de entrenamiento para familiarizarse con sus sistemas de navegación, y así tener un adiestramiento que los capacitara para volar por todo el país. Se proyectó la construcción de nuevos aeropuertos equipados debidamente para mantener un servicio de pasajeros, carga y correo aéreo permanente. Por esa época, tan solo la PANAGRA brindaba algo parecido pero únicamente a nivel costanero, con sus anfibios bimotores Sikorsky S.38.

Mientras tanto, el 4 de agosto de 1931 se aprueban los estatutos del Aero Club del Ecuador, con sede en Guayaquil, de acuerdo al Artículo 537 del Código Civil. Fue esta la primera asociación de esta naturaleza en el país.

El 27 de noviembre, con el fin de honrar la memoria de varios oficiales caídos en actos de servicio, la Superioridad Militar resolvió denominar a las construcciones del aeródromo *Simón Bolívar* de Guayaquil, de la siguiente manera: *Villa de Oficiales Capitán Duarte*, *Villa de Tropa Capitán Zambrano*, *Hangares Alférez Guarderas*, *Rampa para Hidroaviones Alférez Salazar* y la *carretera Sargento Alvarez*.



II.10

NACE EL SERVICIO DE CORREO AÉREO MILITAR. 1932

El Ministerio de Guerra, Marina y Aviación inauguró, el 1 de enero de 1932, el Servicio de Correo Aéreo Militar con los Capitanes Luis Mantilla, Cosme Rennella, César Monge y Teniente César Borja.

A las 08H00 decoló el *ECUADOR* de la Base Aérea de Latacunga, piloteado por el Capitán Luis Mantilla y como copiloto el Capitán César Monge con el mecánico italiano Bruno Ceccovilli, contratado por la Superioridad Militar para que hiciera el mantenimiento del avión. Hicieron su primer descenso en el campo de Ñaquito, en donde recibió correo para las ciudades de Otavalo, Ibarra y Tulcán. El 19 de febrero siguiente, realizó el servicio aerpostal entre Quito, Latacunga y Guayaquil.

Primer Correo Aereo
Nacional
Latacunga - Quito

Por Avion "ECUADOR"
PILOTOS
Mantilla - Monje



II.11

EL VUELO DE CIRCUNVALACIÓN A LA REPÚBLICA



El 22 de julio de 1932, el avión *ECUADOR* salió para el *Vuelo de Circunvalación a la República*, uno de los eventos históricos más importantes de nuestra aviación militar. Siguió la ruta Latacunga-Cuenca-Loja-Guayaquil-Salinas-Manta-Quito, llevando como piloto al Capt. Cosme Rennella, copiloto Capt. César Monge y el mecánico Bruno Ceccovilli, se entregó un total de 420 piezas postales a lo largo de estas poblaciones y retornaron a las 10h45 del miércoles 2 de agosto, trayendo 630 piezas a la capital.

Luego de este viaje, el avión entró a mantenimiento en Latacunga y se designó a la tripulación formada por el Capt. César Monge como piloto, el recientemente ascendido Capt. César Borja, copiloto, y mecánico el Sgto. Leonidas Serrano, para cumplir con la ruta aerpostal anterior pero esta vez a la inversa. A las 08h00 del 19 de agosto de 1932, despegaron de Latacunga con dirección al puerto de Manta. Durante un largo y angustioso tiempo no se supo del avión *ECUADOR* ni de su tripulación y, al no tener respuesta, vino la intranquilidad. Se realizó la búsqueda inmediatamente, pero no fue sino hasta el domingo 21 que se logró conocer la suerte corrida por el aparato: entraron en un frente tormentoso sobre Manabí, se perdieron con visibilidad cero, iniciaron un mal calculado descenso y se estrellaron en las montañas de Calceta, en el sitio llamado Membrillo. Falleció en el accidente el Capt. Borja y quedaron gravemente heridos el Capt. Monge y el Sgto. Serrano.



- El Ryan B.5 *ECUADOR* calentando su motor minutos antes de su partida al *Vuelo de Circunvalación a la República*. Latacunga, 22 de julio de 1932.

- Reverso de una de las postales conmemorativas de dicho evento aerpostal.

- El capitán César Borja.

Con esta tragedia, para fines de 1932, todas las tres aeronaves del inventario militar ya se habían perdido en cruentos accidentes. El 4 de junio de 1930, el R-1 con el Capt. Jacinto Vélez y Capt. de Infantería J. Erazo. El 26 de junio de 1932, el R-2; otra vez con el Capt. Vélez, llevando a las jovencitas Hope y Elsie Yoder. En ambos casos, destino cruel, el Capitán Vélez quedó mal herido y sus acompañantes perdieron la vida.

Entre tanto, para julio de 1932, cuando tan sólo quedaba el Ryan *ECUADOR*, la sabiduría popular, que no deja escapar nada, había maliciosamente estigmatizado a los aviones caídos como *Rómpete-1* y *Rómpete-2*, y al *Ministerio de Guerra, Marina... ¡y Aviación!*.

II.12

UN WACO HACE TIEMPO RÉCORD ENTRE GUAYAQUIL Y QUITO. 1933

En 1933, para suplir esta carencia absoluta de aeronaves, el Ministro de Guerra, Coronel Alberto Romero, compró un biplano WACO C.S.O. el avión vino dotado de armamento ligero y adaptado para piloto y observador. En los primeros días de enero llegó encajonado a Guayaquil y en el aeródromo *Simón Bolívar* se lo armó bajo la dirección del piloto y técnico norteamericano George Jones, enviado por la casa *Weaver Aircraft Co.*, WACO, para supervisar la entrega del aparato.



Se dispuso que el nuevo avión salga para Quito el 14 de julio con Jones y el Capt. César Monge como tripulantes. A las 09h24 decoló de Guayaquil; a las 09h50 pasó sobre Pimocha; a las 09h58 sobre Babahoyo; a las 10h55 sobrevoló Lasso; a las 11h03 lo hizo sobre Tambillo y a las 11h04 aterrizó en el Campo Militar de Ñaquito. Se realizó el vuelo en el tiempo récord para esa época, de una hora y treinta y tres minutos. Pocos meses después de este acontecimiento, el WACO C.S.O. detuvo su actividad de vuelo por falta de repuestos. Sus últimos días de vida operativa son inciertos.

II.13

ARRIBAN AL ECUADOR LOS CURTISS-WRIGHT OSPREY

Hacia fines de julio de 1933, llegaron a Guayaquil dos Curtiss-Wright CW-14R *Osprey*, pedidos por el Ministro de Guerra, Dn. Leonardo Sotomayor y Luna. Apenas armados y probados, en el aeródromo *Simón Bolívar*, fueron llevados a Latacunga, en donde los pilotos de la Escuela reiniciaron sus vuelos de entrenamiento. Se los distinguió como R-3 y R-4. Estos fueron los primeros modelos de esta firma que llegaron al Ecuador; hasta 1942, llegarían cuatro distintos tipos de entrenadores Curtiss-Wright.

El 29 de enero de 1934 un incendio arrasó con las instalaciones del aeródromo de Latacunga, desde entonces todo el personal de vuelo, con su par de nuevos aviones operativos, pasaron a Quito.



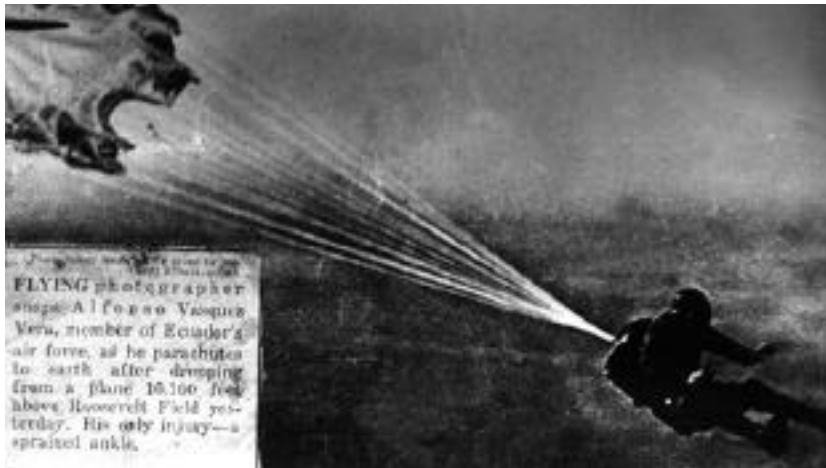
• Teniendo como telón de fondo al volcán Pichincha, el WACO C.S.O. detiene su marcha en el capitalino Campo Militar de Ñaquito al arribar desde Guayaquil. 14 de julio de 1933.

•• Los *Osprey* R-3 y R-4 en Latacunga, alistándose para una misión de sobrevuelo al volcán Cotopaxi. Septiembre de 1934.

II.14

LAS HAZAÑAS DEL PARACAIDISTA ALFONSO VÁSQUEZ VERA

Durante el mes de mayo de 1934, se encontraban en los EEUU el Teniente Marco Antonio Aguirre, siguiendo sus estudios aeronáuticos en la *Lincoln Airplane Flying School, Nebraska*, y el Alférez Alfonso Vásquez Vera en la *SAFAIR Flying School, en Roosevelt Field, New York*. Este último decidió un día salirse de la rutina de sus entrenamientos de vuelo y empezó a interesarse en el paracaidismo hasta que, desafiando a detractores y escépticos, el 27 de mayo de 1934, sobre el mismo *Campo Roosevelt*, realizó su primer salto en paracaídas y allí mismo batió dos récords, el Mundial Amateur y el Récord de Altura (16.000 pies) para América Latina, retenido por un oficial argentino desde 1930. Vale la pena revivir las emociones de aquel memorable día, relatadas por el propio Vásquez Vera:



“El día 27 amaneció agradable, el sol brillaba, el viento de las siete de la mañana era de aproximadamente once millas de velocidad, pocas nubes se veían en el cielo. A las siete y media me levanté, me sentía débil y el mundo parecía cada vez más bonito para seguir viviendo, pero sabía que debía hacer aquel salto para el cual me había preparado por el espacio de seis meses. Era imposible encontrar una excusa para no ir al campo de aviación aquel día. Tomé un baño de agua fría, me habían dicho que esto ayudaba a los nervios. Fui al hotel como de costumbre pero no tomé desayuno, tenía miedo, sólo pensaba si se abriría el paracaídas. Yo tenía bastante teoría y práctica, y mi instructor era uno de los más famosos paracaidistas del mundo, Joseph Crane, él me había dado completas instrucciones para que yo estuviera seguro que un paracaídas bien envuelto siempre se abriría. Vino mi instructor y me llevó a Roosevelt Field, pero cuando salí de mi cuarto, luego de haber puesto todo en orden, di una última mirada a mi cama y me pregunté si aquella noche volvería a dormir en ella.

En el campo todo estaba listo, y con el primero que hablé fue con el instructor de vuelo John Phillips, él, riéndose, me dijo: -¿todavía piensas hacer el salto? - lo haré aunque tengas que recogerme con una cuchara-, le contesté; -bueno, habrá que hacerte un loop y tendré que empujarte, puedes estar seguro que yo no subiré a 16.000 pies por gusto-, me dijo; -no te preocupes-, le respondí, -yo bajaré con el paracaídas abierto o con el paquete cerrado-

A la una de la tarde la gente empezó a llegar al aeropuerto, ya que los periódicos habían comunicado sobre el salto. Yo seguía con el mismo miedo y aumentaba conforme se acercaba la hora del salto. Pedí a mi instructor que me dé un avión para volar una media hora y así fue: subí a unos 4.000 pies e hice cuanto me habían enseñado en el aire, hice además algunos aterrizajes, pero malos. Cuando volví a la línea de vuelo me encontraba más tranquilo y en perfectas condiciones, es decir, ya no me flaqueaban las piernas como antes, que sin darme cuenta se me doblaban, y, además, bostezaba a cada instante.

A eso de las dos de la tarde fui al hotel, almorcé bastante, talvez sería la última, me decía, luego llegaron algunos ecuatorianos, entre ellos Dn. Sixto Durán Ballén, Cónsul General en Nueva York, Dn. Luis Moreno, Primer Canciller, y muchos otros. A las tres y media, mi instructor paracaidista telefonó a Mitchell Field, a unas dos millas de distancia del nuestro, para que nos dieran la velocidad regular del viento a diferentes alturas. Según este reporte, yo debía de caer en el mar, entonces me proveí del salvavidas reglamentario de la U.S. Navy y me acompañaría un avión anfíbio del DAILY NEWS, que custodiaria mi descenso y tomaría fotografías. Efectivamente, estas fueron luego ampliamente publicadas en la primera página de este importante diario.

• El Alférez Alfonso Vásquez Vera en el preciso instante en que su paracaídas se abre al viento sobre *Roosevelt Field, New York, U.S.A.* 27 de mayo de 1934.

Todo estaba listo para el salto. El avión había llegado a la altura de 17.000 pies, pero como su motor no disponía de suficiente potencia empezó a perder altura. Debía de realizar el dichoso salto lo más pronto posible si deseaba batir el récord. Me preparé, ¡era ahora o nunca! El altímetro marcó 16.200 pies y seguíamos perdiendo altura. A pesar de la tensión y los nervios este era el momento y sin dudar un segundo más, ¡salté!

Empecé mi caída libre, esta fue de unos siete u ocho segundos, pero la sensación sentida durante ese corto tiempo es indescriptible. Fue como ser un pájaro libre y poderoso, como si nada pudiera detenerme. El momento aquel fue hermoso pero a la vez yo estaba muy tenso, ya que aún faltaba lo más difícil y era aquello para lo que yo me había preparado tanto tiempo: la apertura del paracaídas. Al abrirlo todo salió afortunadamente bien, la sensación de libertad de un pájaro fue cambiada por una de seguridad, ya que el paracaídas estaba abierto y supe que lo peor ya había pasado. Todavía faltaba llegar al suelo, se suponía que debía caer en el mar pero al aproximarme me di cuenta que iba directo a tierra. Para mala suerte mía, yo estaba sobre una vaca, ¡e iba directamente hacia ella!, empecé a tratar de espantarla y esta, al verme, salió corriendo del susto.

Al momento de aterrizar, lo único que queda es el recuerdo, el haber hecho algo diferente y hermoso y, por sobre todo, el haber sentido una satisfacción que permanecerá en mí por siempre”.

El 15 de junio de 1934, Vásquez Vera recibió su brevet, número 30393. El 10 de agosto retornó al Ecuador junto al Teniente Marco A. Aguirre, igualmente brevetado de piloto, y se pusieron a las órdenes de su superior, el Coronel Guillermo Freile Cruz.

El 30 de agosto de 1935, viajó otra vez a EEUU, a competir en los *Concursos Aéreos de Cleveland, Ohio*, participó como paracaidista en la modalidad *Salto Dilatado*, que consistía en saltar desde una altura de 15.000 pies y acertar caer en un círculo de 20 metros de diámetro. El Subteniente Alfonso Vásquez Vera compitió contra 28 paracaidistas, en su mayoría europeos y norteamericanos, y retornó con el título de Sub Campeón Mundial de Caída Libre.

II.15

PRIMER RAID DIRECTO QUITO-CUENCA. 8 DE JULIO DE 1934

Con motivo de la *Primera Feria Internacional de Muestras*, el 8 de julio se realiza el raid Quito-Cuenca-Quito. Salió de la capital una escuadrilla formada por los nuevos Curtiss *Osprey* R-3: con el Mayor Luis Mantilla y el mecánico Alférez Manuel Valdivieso; y el R-4: pilotado por el Mayor Cosme Rennella y como pasajero su hijo, el Subteniente Ernesto Rennella. Decolaron a las 09h15 horas y llegaron a Cuenca a las 11h00, realizaron varias evoluciones sobre la ciudad y descendieron en el aeródromo Mariscal Lamar, realizando así el primer vuelo directo entre Quito y Cuenca, pues el circunvalatorio de 1931 partió de Latacunga. Estuvieron de vuelta en Quito el día 13.



• El pueblo azuayo, congregado en el aeródromo *Mariscal Lamar*, no se pierde un solo detalle de los biplanos recién llegados. Cuenca, 8 de julio de 1934.

•• Mayor Luis Mantilla, Subteniente Ernesto Rennella, Alférez Manuel valdivieso y Mayor Cosme Rennella. Aeródromo *Mariscal Lamar*, Cuenca, 8 de julio de 1934.

Las continuas insurrecciones, entre 1926 y 1933, habían hecho desfilar por Carondelet a cinco presidentes: Neptalí Bonifaz, A. Baquerizo Moreno, A. Guerrero Martínez, J. de Dios Martínez Mera y J.M. Velasco Ibarra, tal inestabilidad democrática afectó el estado de la aviación militar nacional para fines de 1934. Apenas dos aviones estaban en servicio, ora volando cuando el presupuesto para el carburante lo permitía o en su defecto tomando parte de oscuros episodios, cuyo valor histórico son un accidente en nuestra agitada vida republicana, como la aventura fratricida recordada como *La Guerra de los Cuatro Días*.

Parecía que un halo fatal se cernía impidiendo todo desarrollo y progreso a la aviación militar ecuatoriana, víctima de la pobreza financiera y del desinterés casi total de parte de los magistrados o dictadores de turno para crear un arma aérea calificada y poderosa. A pesar de todos los presagios fatídicos, de las siniestras predicciones y del pesimismo generalizado, existían hombres que alentaban en sus espíritus el mayor optimismo y deseo de triunfar. Sabían que ningún bien reportaba al país las lamentaciones, burlas y críticas adversas que se oían por doquier y, haciendo caso omiso a todo aquello, demostraron que era posible levantar la frente y que la aviación militar ecuatoriana iba a alcanzar en su momento el sitio que merecía.

II.16

LA SEGUNDA ETAPA DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN GUAYAQUIL, 1935-1937

El Dr. José María Velasco Ibarra, Presidente electo en 1935, se propuso firmemente el atender y solucionar los problemas de nuestra incipiente arma aérea. Los viajes que realizó por el continente, previos a su posesión, le permitieron apreciar el progreso de la aviación en los países hermanos que visitó. De ello resultó que su primera medida tomada para reformar la aviación militar fue designar como nuevo Ministro de Guerra al Coronel Ricardo Astudillo, oficial que gozaba de mucho prestigio en el Ejército Ecuatoriano.

El Coronel Astudillo comenzó por seleccionar el personal idóneo para este fin, y luego suscribió un contrato para comprar ocho aviones Curtiss-Wright CW-16E *Trainer*. A continuación inició nuevos contactos con los Estados Unidos de América para la contratación de instructores de vuelo experimentados y ordenó el reacondicionamiento urgente del aeródromo *Simón Bolívar*, de Guayaquil. De inmediato se construyeron instalaciones para hangares de mantenimiento, edificaciones para administración, villas para alojamiento y otras dependencias para la Escuela de Aviación Militar.



El mismo Dr. Velasco Ibarra, en su obra *Conciencia y Barbarie*, al referirse a la situación de las Fuerzas Armadas de ese entonces y a la labor del Coronel Astudillo, escribió así: *“Cuando subí a la Presidencia encontré al Ejército pobre, pobrísimo, en lo económico y en lo moral. Un poco de intelectualismo libresco no es riqueza moral. Algún Comandante, algún Capitán, serios e ilustrados, no constituyen un Ejército. La disolvente labor del seudo izquierdismo había convencido a las gentes de la inutilidad del Ejército y quedó este reducido a una burocracia vulgar y utilitaria. La Fuerza Armada, por otra parte, estaba sin armas y casi desnuda, y lo que es más grave, en divorcio franco con el pueblo. El Coronel Ricardo Astudillo me ayudó poderosamente en la obra de mejorar las condiciones bélicas y económicas del Ejército y de la Marina, y el servicio de Aviación fue totalmente reorganizado.”*

• Curtiss-Wright CW-16E *Trainer*. Motor radial de siete cilindros y 420 HP, estructura metálica revestida en tela con su cubierta delantera del fuselaje en aluminio. Fue el primer avión diseñado para entrenamiento básico y avanzado al servicio de nuestra aviación militar.

Mientras se llevaba a cabo este plan de reconstrucción de la Escuela, razones políticas alejan al Coronel Ricardo Astudillo del Ministerio de Guerra, pero su salida no truncó la marcha de su obra y siempre se recordará, con justicia, su nombre como el gran impulsor de este proyecto del Dr. Velasco Ibarra. Es en esta administración cuando se culminan las obras en el aeródromo *Simón Bolívar* y se lo eleva a la categoría de Aeropuerto Mayor el 8 de marzo de 1935.

II.17

PRIMER CURSO DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN DE GUAYAQUIL 8 DE DICIEMBRE DE 1935 A 8 DE NOVIEMBRE DE 1936

Por Decreto Ejecutivo N° 692, del 3 de julio de 1935, se creó la Escuela Militar de Aviación en la ciudad de Guayaquil, en el Aeropuerto *Simón Bolívar*, y se nombró como su Director al Mayor Luis A. Mantilla y Subdirector al Mayor Jacinto A. Vélez y, con toda solemnidad, el 8 de diciembre se llevó a cabo su inauguración oficial con los ocho aviones adquiridos y la presencia del nuevo instructor de vuelo, el piloto norteamericano James H. Gray. En esos días se encontraba al frente del Ministerio de Guerra el Coronel Carlos Alberto Enríquez Gallo, quien, con buen criterio, continuó con la labor iniciada por el Coronel Astudillo, y así la Escuela Militar de Aviación alcanzó su lugar merecido en la historia.

El primer día de enero de 1936 se sanciona la nueva ley orgánica en la que se cambia la denominación de Departamento de Aviación por el de Inspectoría de Aviación, adscrita al Comando Superior del Ejército. Como primer Inspector de Aviación se designó al Mayor Pedro Traversari Infante.

El Ministro de Guerra, Coronel Enríquez Gallo, por intermedio del Consulado General del Ecuador en New York, formalizó el contrato con el piloto James H. Gray, a quien se nombró Director Técnico de la Escuela Militar de Aviación de Guayaquil. Se organizó la reglamentación interna de la Escuela y se dividió la instrucción en dos períodos: Pilotaje y Entrenamiento y Vuelo por Instrumentos, Avanzado y Aplicaciones Militares. Se entregaron las partidas presupuestarias necesarias para la adquisición del menaje y mobiliario indispensable para el funcionamiento de la Escuela y se designaron instructores y profesores de las distintas asignaturas al Mayor Carlos Rentería, Teniente Nicolás López Valdivieso, flamante piloto brevetado en Chile, y Teniente de Fragata Ernesto Moscoso.

El 31 de enero se dictaron dos decretos ejecutivos: El primero referente a gratificaciones de vuelo para el personal de pilotos y el segundo a la prohibición del cultivo de árboles y la realización de construcciones y otros obstáculos en un perímetro de 900 metros alrededor de los aeropuertos. A partir de ese año se mejoró la organización de la aviación dentro de las Fuerzas Armadas y se construyeron nuevos aeropuertos como el *Mariscal Sucre* de Quito, el *Cotopaxi* de Latacunga y el *Chimborazo*, en Riobamba.

Tempranamente, para el mes de marzo, el Ministro Enríquez Gallo realizó nuevas designaciones: Como Director de la Escuela Militar de Aviación de Guayaquil fue designado el Mayor Roberto Calderón; Subdirector el recién ascendido Capitán Nicolás López Valdivieso y se contrata al norteamericano Gerald F. Mulligan como nuevo instructor. Este aviador se sumó a James H. Gray, el Capitán Nicolás López Valdivieso y el Teniente Marco A. Aguirre para seguir con la misión de formar nuevos y capacitados pilotos ecuatorianos.



• III Curso de la Escuela Militar de Aviación de Guayaquil. De izq. a der., de pie: Tenientes Ernesto Muñoz Borrero y Galo Almeida, Instructor Mr. Gerald Mulligan, Capitán Nicolás López Valdivieso, Instructor Mr. James H. Gray, Tenientes Marco A. Aguirre, Gonzalo García, Cristóbal Sandoval, Bayardo Tobar, Carlos Cabezas y Eduardo Sandoval. Hincados: Tenientes Eduardo Baquero, Jaime Chiriboga Ordóñez, Francisco Solórzano, Ernesto Rennella, Humberto Marín, Gerardo Terán y Leonidas Hidalgo. 1936.

El 8 de noviembre de 1936, se realizó la *Revista de Fin de Curso*. Los Oficiales brevetados se presentaron y, previa una alocución del Capitán López Valdivieso y un minuto de silencio en memoria de los aviadores fallecidos durante el período de entrenamiento, se inició la entrega de diplomas, insignias y alas a los brevetados de esta, la III Promoción de Pilotos Aviadores Militares ecuatorianos: Capitán Francisco Oliva y Tenientes Leonidas Hidalgo, Humberto Marín, Jaime Chiriboga, Eduardo Solórzano, Galo Almeida, Gonzalo García, Ernesto Muñoz Borrero, Bayardo Tobar y Cristóbal Sandoval. Los Tenientes Gerardo Terán, Ernesto Rennella y Alfonso Vásquez Vera no se presentaron a la prueba. El Teniente Terán por enfermedad y los otros por quedar aplazados hasta segunda orden debido a los desafortunados accidentes que sufrieran el 1 de abril, en el que cada uno destruyó su avión.

II.18

EL PRIMER CURSO INTENSIVO DE AVIACIÓN. 1 DE ABRIL DE 1936 A 21 DE JULIO DE 1938



Mientras el III Curso de Aviación Militar se encontraba en proceso, en Quito, el 1 de abril de 1936, el Ministerio de Guerra inauguraba oficialmente el Primer Curso Intensivo de Aviación en el Colegio Militar. Esta iniciativa nació con el fin de aumentar el número de pilotos militares y por el hecho de que la Escuela en Guayaquil estaba obteniendo resultados magníficos en sus actividades. Se convocó a personal civil por vez primera, ya que anteriormente sólo ingresaban Oficiales del Ejército o de Marina.

El Mayor Roberto Calderón fue designado Director de este curso, y los siguientes Oficiales dictaron las siguientes materias: *Táctica Aérea*: Mayor Pedro Traversari; *Navegación Aérea*: Capitán de Navío Teodoro Morán; *Organización Táctica*: Mayor Carlos Meneses; *Topografía y Lectura de Cartas*: Capitán Gabriel Muñoz; *Fotografía Aérea*: Mayor Cosme Rennella; *Aeroplanos y Teoría de Vuelo*: Teniente Jorge Páez; *Motores de Explosión e Instrumentos*: Mayor Jacinto A. Vélez; *Radiotelegrafía*: Teniente Pedro del Corral; *Armas y Tiro*: Capitán José Frechou; *Leyes y Reglamentos Militares, Educación Física y Deportes*: Capitán Roberto Calderón.

De entre todos los aspirantes que fueron elegidos para su adiestramiento en la Escuela Militar, en febrero de 1937 fueron designados los Cadetes Gabriel Gangotena, Edmundo Carvajal, Gonzalo Gallo y Jorge Legarda para seguir con su instrucción de pilotaje en la Aviación Militar de Venezuela. El primer alumno piloto en realizar su vuelo solo, en el tiempo récord de tan sólo cuatro horas de doble comando, en Venezuela, fue el Cadete Edmundo Carvajal, el 21 de marzo de 1937. Todos estos pilotos se reintegrarían a la Inspectoría de Aviación, con el grado de Subtenientes, el 21 de julio de 1938.

Estimulados por el éxito de sus compañeros en el país caribeño, los alumnos de la Escuela Militar de Aviación de Guayaquil de esta, que sería la IV Promoción, también demuestran sus progresos. El 29 de marzo, el cadete José Julio Barba hace su primer solo y le siguen los cadetes Carlos Chiriboga, Ernesto Delgado, Teodoro Carrión, Rafael Ramos y Bolívar Pico, en su orden. También se les sumarían los Tenientes Carlos Cabezas y Cristóbal Sandoval, más los alumnos aplazados en el curso anterior, los Tenientes Ernesto Rennella y Alfonso Vásquez Vera.

• Un momento de reposo bajo la canícula guayaquileña. Desde la izquierda: Capitán Francisco Oliva y Tenientes Eduardo Solórzano, Nicolás López Valdivieso, Humberto Marín y Gonzalo García. Mayo de 1936.



II.19

DE AVIADORAS, LEYES Y NUEVAS RUTAS DIURNAS Y NOCTURNAS.

El 28 de junio de 1936, la señora Hemelinda de Briones, primera aviadora ecuatoriana, realiza un raid directo de New York a Montreal, Canadá, cubriendo una distancia de 332 millas. Su avión *BIRD* llevó los colores de nuestra bandera en ambos lados del fuselaje y alas. Este vuelo constituyó un triunfo para nuestro país, aunque sucedió fuera de las fronteras de la Patria.

El 9 de julio llega al aeropuerto de Guayaquil el piloto alemán Fritz Wilhelm Hammer en su avión Heinkel He-70 *Pájaro Azul*, con miras a implantar en el país un proyecto de servicio aéreo postal interprovincial. Posteriormente, el día 11 en esa ciudad, abordó el avión el Teniente Marco A. Aguirre como piloto de ruta y en horas de la tarde arribaron a Quito.

El 19 de agosto, por primera vez en el Ecuador dos aviones S.38, bautizados *San Martín* y *Santa María* de la PANAGRA, realizaron vuelos nocturnos en Guayaquil, con el carácter de prueba del área, encargados por el Departamento

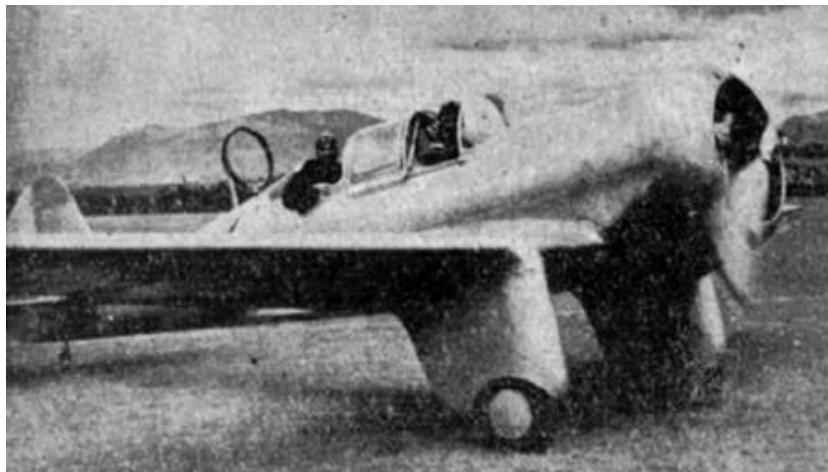
de Comercio del Gobierno de los EE.UU.

El 12 de septiembre por Decreto Supremo 945, se aprueba el Reglamento Interno para los Aeropuertos de la República, clasificándolo en la serie N N° 1 y derogando al mismo tiempo el Reglamento de Navegación Aérea, aprobado por Decreto Ejecutivo el 13 de Julio de 1932. Así mismo, por Decreto Supremo 946 se aprobó la Ley de Transito Aéreo. El 19 de Septiembre mediante Decreto Supremo, se organiza en esta capital la Escuela Civil de Aviación, siendo designados como Director el Mayor Cosme Rennella y como Subdirector el Teniente Julio C. Venegas.

II.20

NUEVOS AVIONES DE ENTRENAMIENTO Y UN RÉCORD DE ALTURA

Por esta temporada de septiembre de 1936, llegaron seis aviones Curtiss-Wright CW-19R, conocidos en nuestro país como Curtiss *Sparrow*, para entrenamiento avanzado. El instructor Mulligan familiarizó a los jóvenes pilotos recientemente graduados con esta estable y dócil máquina, y en pocas horas al mando los pilotos estuvieron familiarizados con sus características.



• La primera aviadora ecuatoriana, Doña Hemelinda de Briones (derecha), acompañada por la entusiasta dama guayaquileña Doña Piedad Castillo de Levi, en la ciudad de Nueva York, momentos antes del vuelo a Montreal, Canadá. 28 de junio de 1936.

•• El monoplano enteramente metálico Curtiss-Wright CW-19R *Sparrow*, para entrenamiento avanzado y uso múltiple. Base Aérea Mariscal Sucre, Quito, 1936.



El fotógrafo y cineasta norteamericano F. Andrew Roosevelt, obtuvo un permiso del gobierno para volar en un avión militar ecuatoriano sobre los nevados y volcanes de nuestra cordillera andina el 20 de diciembre de 1936. Para cumplir con esa misión se dispuso de dos biplazas Curtiss *Sparrow*: el N° 55 estuvo tripulado por el señor James H. Gray, Director Técnico de la Escuela Militar de Aviación y como pasajero el señor Roosevelt, y el N° 53 por el señor Gerald Mulligan, piloto, y el Teniente Bayardo Tobar. El aparato piloteado por Gray y que llevaba a F. Andrew Roosevelt, se elevó hasta una altura de 22.125 pies y el tripulado por Mulligan y el Teniente Tobar alcanzó los 23.000 pies sobre el nivel del mar y batió el récord sudamericano de altura para 1936, el cual fue debidamente homologado y registrado.

El rotativo *The New York Times* publicó las fotografías obtenidas por Roosevelt e hizo una relación completa de los vuelos realizados en el Ecuador, con hermosas vistas del Chimborazo, Cotopaxi, Tungurahua, Cayambe y otros volcanes y nevados del Ecuador. Fue un acontecimiento periodístico y científico de gran importancia pues nunca antes se habían logrado imágenes de tal calidad en esos tiempos.

Los primeros días de 1937 vibran con el rugir de los motores, avasallando cumbres en arriesgados vuelos que fortalecen la eficiencia de nuestros pilotos. El 11 de enero se abrió el II Curso Intensivo de Aviación, exclusivamente para personal civil, en Quito. Todos los 30 aspirantes se dirigen optimistas al curso de milicia en la Base Mariscal Sucre, allí se entrenarían por el lapso de un año antes de dirigirse a Guayaquil, al curso de vuelo. El Ejército ecuatoriano daba, desde 1924, el rango de Alférez al civil que completaba el curso militar previo al de pilotaje.

II.21

3 MAYO DE 1937, COSME RENNELLA BARBATO FALLECE EN QUITO



Nuestro veterano aviador y líder, Mayor Cosme Rennella, había viajado a EEUU el 30 de junio de 1936 a una reunión de Ases de la Primera Guerra Mundial en Dayton, Ohio. Fue uno de los pocos representantes latinoamericanos presentes en dicho evento, y de vuelta en nuestro país vió con agrado el nivel del nuevo curso de pilotaje y fue ascendido a Teniente Coronel el 25 de diciembre.

Sin embargo, súbitamente cayó gravemente enfermo, los facultativos del Hospital Militar no lograron su recuperación y Rennella falleció, en medio del pesar general, el tercer día de marzo de 1937. En su funeral se le rindieron todos los honores militares de estilo, mercedores de un héroe nacional.

• Retratados junto al *Sparrow* número 53, que batió el récord sudamericano de altura para 1936, posan en el orden acostumbrado: Mr. Gerald Mulligan, F. Andrew Roosevelt (en la cabina), Walter Blaschke (operador cinematográfico) y Mr. James H. Gray, piloto del *Sparrow* número 55. Diciembre de 1936.

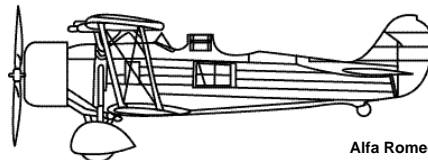


El 15 de julio desaparecería otro apreciado aviador, el Capitán Francisco Oliva en el Aeropuerto *Simón Bolívar*. Un piloto de primera clase, un gran caballero y amigo leal. Su muerte ocurrió durante un vuelo de entrenamiento con el alumno Ernesto Delgado, que sobrevivió al accidente aunque gravemente herido, a bordo de un Curtiss *Trainer* al que falló su motor y cayó a tierra estrepitosamente.

II.22

REGRESA LA MISIÓN MILITAR ITALIANA AL ECUADOR. 1937

Liderados por el Mayor Amedeo Micciani, una nueva Misión Aeronáutica Italiana arribó al Ecuador, en el mes de mayo, para adiestrar a nuestros pilotos en los nuevos aparatos adquiridos: Ocho biplanos Alfa Romeo I.M.A.M. RO-37, biplazas de reconocimiento y asalto con motor Piaggio P.IX de 560 HP. Llegaron también los instructores, Oficiales italianos, Cml. Giacomo Negroni, Tcm. Alessandro Brutini, Capt. Higilio Perotti y Tenientes Aurelio Laino y Pietro Palmerino.



Alfa Romeo RO-37

El Alfa Romeo RO-37 tenía un motor radial Piaggio P.IX de 560 HP, con hélice de tres palas metálicas, velocidad máxima de 165 KPH a un techo de 7.200 metros. Este biplano de construcción mixta fue usado por el Ejército del Aire y la Escuadrilla de Observación Aérea del Ejército de Italia en la campaña de Etiopía en 1936 y por las fuerzas nacionalistas en la guerra civil española hasta 1939. El prototipo de este aparato fue conocido técnicamente como I.M.A.M. RO-37.

II.23

EL RAID QUITO-BOGOTÁ. 3-5 DE AGOSTO DE 1937

La preparación que habían recibido los *Aguiluchos* ecuatorianos, como se reconocía a nuestros aviadores, los lleva a planificar un vuelo por etapas hasta la ciudad de Bogotá, Colombia, para la celebración del Centenario de la Batalla de Boyacá. El 3 de agosto de 1937 decoló el raid Quito-Cali-Medellín-Bogotá, con una escuadrilla compuesta por tres Alfa Romeo RO-37. Participaron en este vuelo el Capt. Nicolás López Valdivieso (Piloto Líder) y Capt. Leonidas Hidalgo; Tnte. Marco A. Aguirre, Piloto, y Sgto. Primero Luis C. Clavijo; y Tnte. Bayardo Tobar y Sgto. Primero Leonidas Serrano. La primera etapa Quito-Cali se realizó el 3 de agosto, cubriéndola en el tiempo de dos horas y quince minutos hasta la Base Militar de *El Guabito*, mejor conocida como *Piloto Samper*. Fueron recibidos por el Comandante de la Base, el Capitán Luis Escandón y el Mayor Liborio Orejuela Márquez, Comandante del Regimiento de Cadetes de Aviación, así como por alumnos de la Escuela y periodistas colombianos. Los aviadores ecuatorianos se detuvieron en Cali por 24 horas.

El 4 de agosto siguieron con destino a Medellín. Emplearon en este tramo el tiempo de una hora y cincuenta y cinco minutos, aterizaron en el Campo de Aviación *Olaya Herrera* y allí pernctaron y fueron huéspedes de los pilotos colombianos que estaban de guarnición en esa plaza. El día 5, poco antes de las 09h00, nuestros pilotos salieron de Medellín escoltados por cuatro aviones Curtiss FIIC *Hawk* del Ejército de Colombia tripulados por los Capitanes José Oliveros, José A. Rocha, César Abadía, Rafael Valdez y Bernardo Escobedo. El vuelo entre Medellín y Bogotá se realizó en las mejores condiciones atmosféricas. Sobre la Base Aérea y Escuela Militar de Aviación de *Palanquero*, los pilotos ecuatorianos realizaron un vuelo rasante sobre los edificios e instalaciones de la Escuela y continuaron hacia Bogotá. Con tiempo despejado llegaron a su destino y aterrizaron en el Aeropuerto *El Techo*. Fueron recibidos por el Dr. Catón Cárdenas Ministro de RREE del Ecuador, el Director General de la Aviación Militar de Colombia, General Luis Acevedo, el Gerente de la *Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos*, SCADTA, señor Herman Kuehl, y su Director Técnico, Coronel Herbert Boy, entre otros importantes anfitriones que esperaron a los aviones ecuatorianos.

Los aviadores fueron homenajeados con una recepción en el Hotel *Granada* ofrecida por el General Luis Acevedo, participaron en un par de días más de actividades en Bogotá y luego retornaron a la Base Militar *Mariscal Sucre* de Quito.

• El Capitán Francisco Oliva.

II.24

EL RAID GUAYAQUIL-LIMA. 14-15 DE SEPTIEMBRE DE 1937

En septiembre de 1937 se celebró en Lima la *I Conferencia Internacional de Aviación*, y la aviación militar del Ecuador fue cordialmente invitada a asistir a este evento. La Superioridad Militar dispuso el envío de tres Alfa Romeo RO-37 piloteados por los Capitanes Nicolás López Valdivieso (Líder), Jaime Chiriboga Ordóñez, y el Teniente Galo Almeida Urrutia. Les acompañaban el Capitán Pedro E. Corral como radio operador, y los Sargentos Primeros Mecánicos, Leonidas Serrano y Luis A. Clavijo.

En este vuelo se llevó, de acuerdo con la Dirección General de Correos del Ecuador, un sello conmemorativo especial en la correspondencia dirigida a destinatarios en las ciudades de mayor importancia del Perú.

El 14 de septiembre decoló la escuadrilla desde el Aeropuerto *Simón Bolívar* de Guayaquil con dirección a Chiclayo, Perú, sin embargo, a poco tiempo de haberse elevado comenzó a incendiarse el motor del avión tripulado por el Tnte. Almeida Urrutia. Este aviador, con mucha destreza, regresó al aeropuerto para revisar su nave. Una vez reparado el daño continuó a encontrarse con sus compañeros en la antedicha población peruana. La escuadrilla cubrió la primera etapa de 610 Kms. entre Guayaquil y Chiclayo en dos horas y cincuenta y cinco minutos. Debido al retraso involuntario del Tnte. Almeida Urrutia decidieron pernóctar en la Base Militar de Chiclayo.

A las 10h30 del día siguiente salieron de Chiclayo y enfilaron hacia la capital del Rimac y, tras un recorrido de 630 Kms. y un tiempo de tres horas de vuelo, aterrizaron en *Limatambo* a las 13h15. En Lima se realizaron varias recepciones en honor de la Escuadrilla Militar del Ecuador por parte de las autoridades peruanas. La Dirección General de Aeronáutica del Perú y el Gobierno peruano condecoraron a los recién ascendidos Mayor Nicolás López Valdivieso, Capt. Galo Almeida Urrutia y al Capt. Jaime Chiriboga Ordóñez con la Cruz de Aviación.

El 28 de septiembre regresaron los valientes pilotos ecuatorianos. Hicieron nueva escala en Chiclayo para reabastecerse de combustible y de inmediato decolaron con rumbo norte y aterrizaron en Guayaquil a las 18h20. Cubrieron la distancia entre Lima y Guayaquil, de 1.240 kilómetros, en cinco horas y cincuenta minutos.



II.25

LA PERSISTENCIA DEL SEGUNDO CURSO INTENSIVO DE AVIACIÓN. 1938

Terminada su instrucción militar de un año en la Base *Mariscal Sucre*, en Quito, veintidós aspirantes se trasladaron a Guayaquil, el 4 de febrero de 1938, a iniciar sus actividades de adiestramiento de vuelo para el II Curso Intensivo de Aviación, en la Base *Simón Bolívar*. Lamentablemente estos alumnos, al cabo de poco tiempo, se vieron obligados a interrumpir sus prácticas en los bien trajinados aviones Curtiss *Trainer*, caídos en un deplorable estado de mantenimiento por la ausencia de repuestos.

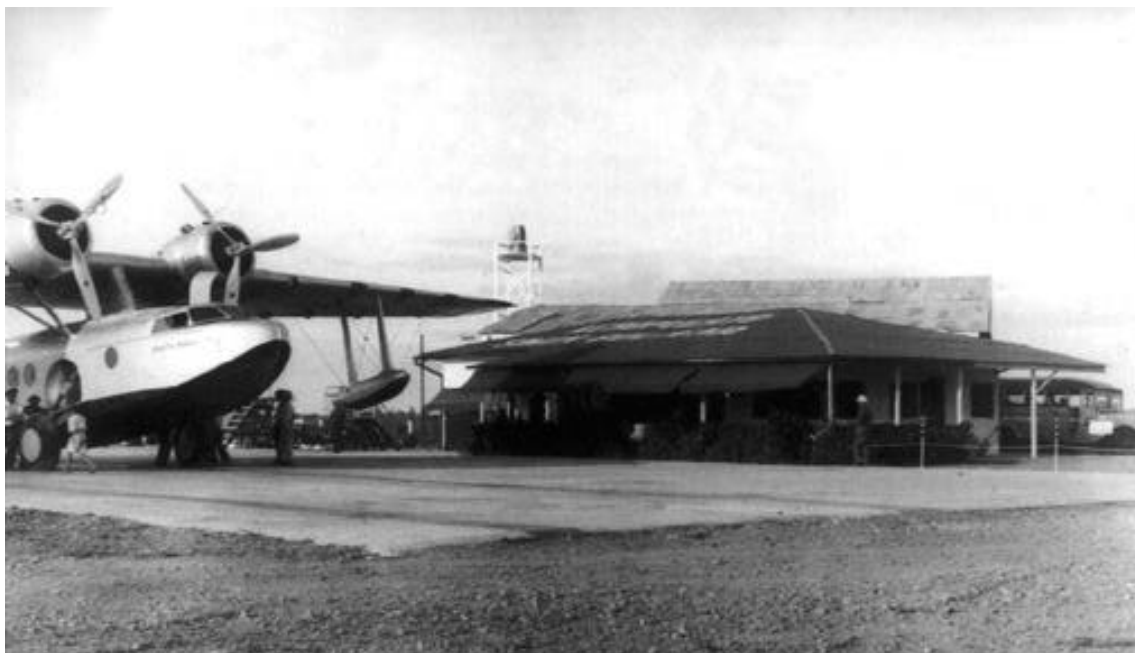
• Aviones ecuatorianos Alfa Romeo RO-37 en la Base Aérea de *Limatambo*. Lima, 15 de septiembre de 1937.

El grupo de defraudados aspirantes que no eligieron reincorporarse a la vida civil fue dispersado en diferentes unidades del Ejército, tales como el Batallón *Chimborazo*, el Batallón *Quinto Guayas* y el Escuadrón de Caballería *Alajuela*, allí entraron con el rango de Alférez y fueron ascendidos a Subtenientes el 1 de agosto de 1939.

Uno de estos jóvenes, el Sbte. Víctor Suárez Haz, sería veinte años más tarde Comandante General de la FAE y durante la invasión peruana de 1941 el destino le brindó una misión inesperada: Como parte del personal de aviación fue asignado desde el B. *Quinto Guayas* a la Base Aérea *Simón Bolívar*, por el estado de guerra que estábamos viviendo en aquel nefasto año. Una tarde de julio, Suárez Haz se encontraba en la línea de vuelo de dicho reparto, en compañía del Alférez Rubén Cruz, cuando presuroso se acercó el Mayor Leonidas Hidalgo y les dijo que había una alerta, que la flota naval peruana estaba entrando por el Golfo de Guayaquil y que uno de los dos le debía acompañar a un vuelo de reconocimiento inmediato. Cruz tenía en su poder un mazo de cartas y hecharon el cupo a la suerte, el Subteniente Suárez Haz sacó la más alta y abordó el puesto trasero de un Curtiss *Sparrow* al que se le había adaptado una ametralladora móvil en esa posición. Por el resto de la tarde, el Mayor Hidalgo llevó el biplaza a lo largo de la costa de El Oro hasta el límite de su autonomía y visibilidad. Retornaron a Guayaquil en medio de la noche y su aterrizaje fue posible gracias a los faros encendidos de los automóviles de la Base, aliviados de verificar que el Golfo estaba libre de la presencia del enemigo.

Durante el último semestre de ese año, se logró habilitar en Salinas a un puñado de Curtiss *Trainer* y, después de cumplir con su nuevo período de adiestramiento, en enero de 1942 recibieron finalmente sus alas los Subtenientes Pilotos Víctor Suárez Haz, Rafael Andrade Ochoa, Homero Valencia, Alfonso Yépez, Jorge Erazo y Eduardo Naula.

Estos Oficiales, que fueron compañeros desde el 11 de enero de 1937, al convocarse en Quito al abortado II Curso Intensivo de Aviación, conforman la V Promoción de Pilotos Aviadores de la FAE, considerándola desde el 27 de octubre de 1920, y la I Promoción de la Escuela Militar de Aviación de Salinas, en 1942.



• 31 de agosto de 1936, Aeropuerto *Simón Bolívar* de Guayaquil. En primer plano el hidroavión Sikorsky S-43 *Santa María*, de la compañía PANAGRA. Equipado con dos motores Pratt & Whitney Hornet de 750 HP cada uno, estos aviones cubrían rutas entre Panamá, Ecuador, Perú y Chile, transportando correo y pasajeros desde fines de 1935.



II.26

LA PÉRDIDA DEL CAPITÁN M. A. AGUIRRE EN EL PÁJARO AZUL

En 1938 el piloto alemán Fritz Wilhelm Hammer había conseguido una concesión del General Alberto Enriquez Gallo para establecer en nuestro país la compañía *Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos*, SEDTA, subsidiaria de la *Deutsche Lufthansa*, y del *Grupo Cóndor de Brasil*, con la importación de equipo alemán. El 5 de marzo de 1938, el avión Heinkel He-70 Pájaro Azul con matrícula W034 de la SEDTA despegó del Aeropuerto *Simón Bolívar* piloteado por el Capitán Hammer y el recientemente ascendido Capitán Marco A. Aguirre, apreciado aviador ecuatoriano, con los mecánicos alemanes Richard Weiss y Konrad Bütscher. Este último tenía la misión de construir planeadores para entrenamiento de personal militar en la ciudad de Quito. Hammer se encontró con malas condiciones atmosféricas en su ruta a la capital y se desvió hasta encontrarse de frente con los riscos del Chimborazo, en los páramos de Simiatug, Provincia de Bolívar. Se estrelló con pérdida total de vidas.

Para empeorar las cosas, el 2 de noviembre de 1938 se alistó en el aeródromo *EL CÓNDOR* una heterogénea escuadrilla compuesta por siete aviones de distintos tipos, con el objeto de llegar a Cuenca para engalanar las festividades de ese mes. El mal tiempo reinante en la zona dispersa a los aviones, unos alcanzan la capital azuaya y otros retornan a Guayaquil, pero el R0-37 N° 16-4, tripulado por los Capitanes Carlos Cabezas y Gonzalo Gallo desaparece por cuatro días hasta que se lo encuentra destrozado y muerta su tripulación en el páramo de Los Soldados, en el sitio Retamaloma, provincia del Cañar.

II.27

EL DIABLO ROJO DESATA UN INFIERNO EN GUAYAQUIL. 1939



En mayo de ese año llegaron procedentes de Italia los Capitanes Jaime Chiriboga Ordóñez y Cristóbal Sandoval, integrantes de la Misión Aérea Ecuatoriana liderada por el Mayor Nicolás López Valdivieso, que había ido a Roma el 22 de julio de 1938.

En la mañana del 8 de mayo de 1939, el Capitán Sandoval salió de Quito rumbo a Guayaquil, tripulando un Curtiss *Osprey* recién reparado y bautizado *Diablo Rojo*. Después de una hora de vuelo, Sandoval llegó a Guayaquil y aparentemente todo indicaba que tomaría tierra en la pista pero retacó y, como si un hado lo llevara a su cita con el destino, se entregó a realizar acrobacias a muy baja altura sobre la ciudad. En una de estas maniobras, Sandoval perdió el control de su avión cuando picó sobre un terreno baldío, donde actualmente se yergue el edificio de Correo de Guayaquil, y a las 11h25 se estrelló contra el edificio de la familia del señor Rodrigo Bonín, ubicado en las calles Chile y Clemente Ballén. El precio por esta temeridad fue altísimo, muchas vidas se perdieron cuando el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Guayaquil se vio impotente ante el dantesco incendio que provocó el accidente.

• El Capitán Marco A. Aguirre.

•• El Capitán Cristóbal Sandoval.

••• Voluntarios y bomberos guayaquileños poco pudieron hacer para detener el fuego que a la postre destruyó totalmente el inmueble de la familia Bonín, ubicado en las calles Chile y Clemente Ballén, lugar donde se estrelló el avión del Capitán Sandoval. 8 de mayo de 1936.



II.28

OCASO DE LA INSPECTORÍA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ECUATORIANO

El 2 de julio, retorna al país el Jefe de la Misión Aérea en Italia, el Mayor Nicolás López Valdivieso, distinguido Oficial y respetado instructor, piloto y flamante Jefe de la Inspectoría de Aviación; traía proyectos que se proponía realizar a fondo cuando el destino le salió al paso. El 6 de octubre, al mando del monomotor Junkers W-34 *Atahualpa*, junto al General J. Enrique Ribadeneira, Inspector General del Ejército, los Mayores Jaime Chiriboga Ordóñez y Enrique Salas, Subteniente Emilio Moscoso y el Sargento Mecánico Carlos Sánchez, despegaron desde Guayaquil rumbo a Manta. A treinta kilómetros al norte de Machalilla, Manabí, entraron en uno de los temidos bancos de nubes bajas de esa húmeda cordillera en la costa. El avión se dio contra una elevación de 400 metros de altura, en el recinto Río Blanco, y todos sus ocupantes perdieron la vida.

Esta macabra y permanente cadena de desastres provocaron que en 1939 las actividades de vuelo fueran muy limitadas pues los aparatos y material italiano, con poco más de dos años de adquirido, se encontraban en pésimas condiciones por falta de repuestos. Aún así, nuestros pilotos se resignaron a volar en estas máquinas, y a continuar con su entrenamiento en otras, que los llevarían a completar el número de horas necesarias para sus ascensos al grado superior. Igual, el desangre parecía incontenible.

El 10 de noviembre, el Teniente Gabriel Gangotena, considerado como el mejor piloto de acrobacia del país, decola del campo *Mariscal Sucre* de Quito, en un biplano Alfa Romeo I.M.A.M. R0-37 llevando como pasajero al soldado Miguel Ángel Arias. A cuatrocientos metros de altura se detecta un fallo del motor, Gangotena intenta salvar su avión y regresar a la base pero no lo logra. Ambos militares mueren al estrellarse el aparato contra unos árboles, cerca de la cabecera de la pista.

Ante esta dolorosa tragedia se cancelaron definitivamente las operaciones de vuelo en estos aviones italianos cuyos motores, a esa fecha, habían sobrepasado las 200 horas de vuelo. La casa fabricante recomendaba su revisión total una vez cumplidas las 175 horas. Mediante oficio N° 209/ris, dirigido al Inspector de Aviación, Coronel Luis A. Rodríguez, se dejó constancia de que estos motores debían ser enviados a la fábrica para su reparación completa, recomendación que no se produjo por la carencia de herramientas y repuestos. De esta manera, estos grandes biplanos italianos se quedaron para siempre en tierra, según lo expresó el Mayor Jorge Páez M., Inspector Accidental de Aviación, en su informe y comunicación N° 516H, años después, el 17 de julio de 1941.

• El Capitán Jaime Chiriboga Ordóñez (a la izquierda), miembro de la Misión Aérea Ecuatoriana en Italia, departe con dos Oficiales de la *Reggia Aeronautica*, instantes previos a su vuelo en el bombardero trimotor S.M.79 *Sparviero* que se aprecia detrás. Roma, septiembre de 1938.

A pesar de todo, y ante la progresiva escasez de aviones, la Superioridad Militar siguió dando impulso a la preparación de nuestros hombres en el arma aérea. Se continuó con los cursos de vuelo por instrumentos y demás especialidades técnicas ya establecidas, y se

dictaron cursos intensivos para armadores-motoristas. Este personal estaba destinado a hacer gala de toda su habilidad para que nuestros pilotos dispongan de aviones para su adiestramiento, pero fue cuestión de meses para que los campos de aviación del país enmudezcan casi por completo.

Una vez más, nuestra aviación militar cayó en un estado de total desinterés por parte de los gobernantes de turno, y, de ese modo, el nuevo Jefe de la Inspectoría de Aviación del Ejército y los integrantes de la Misión Aeronáutica Italiana eludieron toda responsabilidad.



• Pilotos protagonistas de la aeronáutica militar ecuatoriana del último lustro de los años treinta. De izquierda a derecha: Tenientes Ernesto Muñoz Borrero, Cristóbal Sandoval, Gonzalo García, Bayardo Tobar, Leonidas Hidalgo, Galo Almeida Umuña, Humberto Marín y Eduardo Solórzano; de rodillas: Jaime Chiriboga Ordóñez. Base Aérea Simón Bolívar, Guayaquil, 1936.

•• El Mayor Pedro Traversari Infante (izquierda) y un Oficial del Ejército verifican el correcto ensamblaje de las primeras bombas de aviación, de manufactura enteramente nacional, oficialmente aprobadas por el Ministerio de Guerra. Maestranza de Aviación, Quito, 1935.





CAPÍTULO III

HASTA LA MÁS ALTA PRIORIDAD 1940-1954

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos de América ampliaron su política hacia los países latinoamericanos y con ellos, al igual que con los países aliados, estableció también su Programa de Prestamos y Arriendos. El Ecuador, al firmar este acuerdo en 1940, permitió la llegada de la Misión Aérea de la U.S. Army Air Corps (USAAC) y ocasionó el posterior retiro de la Misión Militar Italiana que se encontraba en el país.

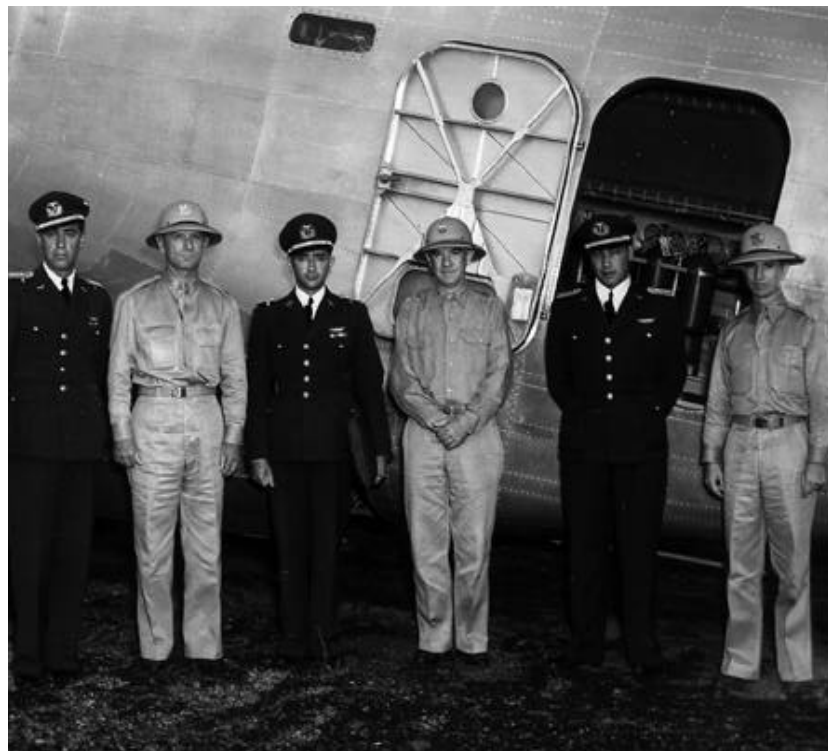
III.1

BALTRA Y SALINAS, LA COMBINACIÓN PERFECTA

Una de las primeras acciones que Ecuador y EEUU tomaron en conjunto, fue un vuelo de inspección de las Islas Galápagos, pues el archipiélago constituía, por su ubicación, el mejor lugar para mantener el control estratégico de las rutas aéreas y marítimas como protección del continente sudamericano y el Canal de Panamá en tiempos de guerra.

Para el efecto, el 9 de mayo de 1940, un Douglas B-18 de la USAAC, procedente de Albrook Field, Panamá, aterrizó en Quito; abordaron este avión el Capitán Leonidas Hidalgo y los Tenientes Bayardo Tobar y Gonzalo García. Estos Oficiales, junto a la tripulación de aviadores norteamericanos, salieron a una larga misión en la que sobrevolaron todas las islas, ubicaron la más adecuada para instalar una base aérea y siguieron rumbo a Panamá, donde los esperaba para recibir el informe de este vuelo el Gral. Henry H. Arnold, Comandante en jefe de la USAAC.

El lugar elegido en Galápagos fue la pequeña isla Baltra, al norte de la isla Santa Cruz. También se acordó establecer otra base en Salinas, península de Santa Elena, la misma que sería compartida por ambas naciones.



• Página opuesta: Grupo de pilotos ecuatorianos seleccionados para el curso de aplicaciones tácticas en P-47 Thunderbolt en Williams Field, EEUU. De izquierda a derecha: Subtenientes Guillermo Barreiro y Francisco Rodríguez, Tenientes Pedro Romo y Hernán Valdez y el Subteniente Raúl Ochoa. 14 de junio de 1947.

•• Junto a la tripulación norteamericana del B-18 en el que realizaron el vuelo de inspección a Galápagos constan el Teniente Bayardo Tobar, Capitán Leonidas Hidalgo y Teniente Gonzalo García. 9 de mayo de 1940.

III.2

LLEGA EL ENVIADO DE LA MISIÓN AÉREA NORTEAMERICANA

Posteriormente, el Coronel Walter K. Burgess, de la Misión Aérea de los Estados Unidos, llegó al Ecuador para evaluar nuestra necesidad de aviones, repuestos y materiales para entrenamiento, equipo de vuelo y de comunicaciones. Recordemos el estado de abandono en el que había caído nuestra aviación militar en los últimos años de la década anterior, tanto por razones políticas que afectaron a su personal de pilotos, como por falta de presupuesto y por el equívoco de mantener aviones y asesores que habían superado con creces sus horas de vuelo y capacidad técnica, respectivamente.

Para fines de 1940, se suscribió un contrato con la PANAGRA para el mantenimiento de los campos de aviación de Quito, Guayaquil, Manta y Esmeraldas, lugares a los que esta empresa realizaba vuelos de cabotaje.

Durante el resto de ese año se intentó reorganizar y equipar a nuestra aviación militar, y Fuerzas Armadas en general, mientras la construcción de las pistas e instalaciones en Baltra y Salinas arrancaban con pie firme. Así llegó ese nuevo año, en medio del optimismo por los renovados proyectos en marcha, cuando súbitamente cayó en peligro la hermandad latinoamericana.



III.3

1941, LA GUERRA CON EL PERÚ

El 5 de julio de 1941, las Fuerzas Armadas del Perú atacaron por sorpresa la población de Chacras y procedieron a ocupar, apoyados por su aviación de combate, la provincia de El Oro con tropas aerotransportadas, infantería y blindados. Continuó los días 6 y 7 con el bloqueo naval del Golfo de Guayaquil y el ataque a las provincias de Loja, Zamora Chinchipe y otras provincias orientales que pronto cayeron y quedaron dominadas ante la arrolladora superioridad del enemigo. La heroica defensa, casi suicida, del Ejército Ecuatoriano y la Armada no logró impedir la consolidación de las tropas invasoras en los territorios ocupados. Ni qué decir de nuestra aviación, apenas tres Curtiss *Sparrow* estuvieron en capacidad de llegar al teatro de operaciones para llevar a cabo aisladas misiones de reconocimiento y enlace.

A pesar de estas limitaciones, el 23 de julio, el Capitán Aníbal León abatió con su ametralladora ZB al avión de combate NA-50, N° XXI-41-3, tripulado por el Capitán FAP José A. Quiñones y el 25 de julio, en desigual combate aeronaval librado en aguas del Golfo de Jambelí, el grumete artillero Eleuterio Chalá, del aviso *Atahualpa*, derribó un avión cazabombardero Caproni de la FAP que se estrelló cerca de la población orense de Balzalito. Todo el personal de la aviación militar ecuatoriana, que constaba detallado en el oficio N° 547H del 24 de julio de 1941, y que estaba conformado por 2 jefes, 36 Oficiales pilotos, 4 Oficiales de servicio y 219 miembros de tropa, más 506 hombres sin armas, que integraban la reserva aérea, realizaron innumerables esfuerzos para emplear los escasos y obsoletos recursos materiales con los que se contaba en aquella época. Sin embargo, el espíritu de sacrificio de este contingente militar de 767 valerosos hombres logró la autorización ministerial correspondiente para trasladarse en pleno al frente de combate.

Como se ha dicho, los tres únicos aviones militares ecuatorianos en 1941, que cumplieron con misiones de reconocimiento, observación, transporte de autoridades y de heridos entre Guayaquil, Cuenca, Santa Rosa, el Golfo de Guayaquil y el Archipiélago de Jambelí, fueron los biplazas de entrenamiento Curtiss-Wright CW-19R *Sparrow*, distinguidos con los números 50, 51 53, según testimonio del Registro de Vuelos de la Base Aérea *Simón Bolívar*, el mismo que reposa en el Archivo de la Comandancia de la Fuerza Aérea. Estos

• *The Rock (La Roca)*, así era conocida la isla Baltra por los norteamericanos durante la IIGM, asentamiento del 29th Bomb Squadron y del 51st Fighter Squadron. 1942.

•• *La Pista Negra*, Salinas, Península de Santa Elena, base del HHS, 47th Service Group y el 85th Service Squadron de la USAAC, en la IIGM, y sede de la Escuela Militar de Aviación. 1942.

aparatos fueron tripulados por los ejemplares Oficiales pilotos, Mayor Leonidas Hidalgo, Capitanes Bayardo Tobar y Gonzalo García, Tenientes Bolívar Pico, Teodoro Carrión, Rafael Ramos y Alfredo Arteaga, y los Subtenientes Víctor Suárez Haz y Luis Arias Guerra.

Mientras las tropas peruanas ocupaban el sur de nuestro territorio, los cuatro países mediadores en este conflicto: Argentina, Brasil, EEUU y Chile, buscaban una fórmula para solucionar el problema y se reunieron en Río de Janeiro en enero de 1942, para la *Tercera Conferencia de Cancilleres de América*, en la que adoptaron resoluciones urgentes que debían asegurar ante todo la seguridad, la unidad y solidaridad continentales. En esta reunión el Ecuador se vió obligado a firmar un convenio al que se lo llamó de "Paz, Amistad y Límites", el 29 de enero de 1942, en Brasilia. Allí se estimó y acordó que todo problema interamericano, o entre naciones del mismo hemisferio, tendría que ser ineludiblemente solucionado, pensando en beneficio de la citada unidad y solidaridad continentales frente a la guerra total que se avecinaba en Europa y el mundo.



III.4

EL CAPITÁN BAYARDO TOBAR ES NOMBRADO JEFE DE LA INSPECTORÍA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ECUATORIANO. 30 DE ENERO DE 1942

En esa fecha, el Comando Superior del Ejército designa para el cargo de Jefe de la Inspectoría de Aviación al Capitán Bayardo Tobar, y de inmediato nombró como Ayudantes Instructores a los Tenientes señores: Teodoro Carrión, Bolívar Pico, Rafael Ramos y Ernesto Delgado para culminar en Salinas con la instrucción y brevetación de los alumnos pilotos de la V Promoción y del próximo curso, compuesto por cincuenta y cuatro aspirantes, todos jóvenes Oficiales del Ejército.

Terminada la militarización para efectuar la instrucción de vuelo, este curso también se trasladó a las nuevas instalaciones de la península de Santa Elena, nombrándose como primer Director de la Escuela Militar de Aviación de Salinas al Mayor Alfredo Arteaga.

III.5

LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN DE SALINAS. MARZO DE 1942

El recientemente ascendido Mayor Bayardo Tobar solicitó a la Misión Norteamericana, representada por el Teniente Coronel Harry H. Renshaw y el Capitán Alex B. Pendleton, la dotación urgente de aviones de entrenamiento para la Escuela de Aviación de Salinas. A principios de marzo de 1942, llegaron tres Ryan PT-22, seis Curtiss-Wright CW-22 *Falcon*, seis Fairchild PT-19A *Cornell* y tres North American AT-6A *Texan*.



El 6 de junio de 1942, se brevetaron, después de un semestre de prolijo entrenamiento, los Tenientes Oswaldo León y Julio César Samaniego y los Subtenientes Enrique Iturralde, Alvaro Campuzano, Jorge Müller, Eduardo Baquero, Gonzalo Fernández y Oswaldo Román, correspondiéndoles conformar la II Promoción de pilotos militares ecuatorianos brevetados en la Escuela Militar de Aviación de Salinas y VI Promoción, desde 1920.

Como oficiales instructores de este curso estuvieron los Tenientes Ernesto Delgado, Manuel Serrano, Víctor Suárez Haz y Jorge Erazo, los Subtenientes Alonso Heredia, Bayardo Sandoval, Eduardo Puente, Jorge Salinas y los tempranamente perdidos Tenientes Teodoro Carrión y Eduardo Naula.

• El Capitán Bayardo Tobar y su CW-19R, durante la guerra con el Perú. 1941.

•• Vista aérea del hangar de mantenimiento de la Escuela Militar de aviación de Salinas con cinco Fairchild PT-19 *Cornell* en la plataforma. 1942.

III.6

EL PRIMER GRUPO DE PILOTOS EN CORPUS CHRISTI, EEUU

La Misión Aérea Norteamericana concedió becas para que pilotos ecuatorianos vayan a perfeccionarse a EEUU, y el 1 de julio de este mismo año, viajaron a la Base Aeronaval de Corpus Christi, Texas, el primer grupo de pilotos ecuatorianos que realizaron un curso avanzado de vuelo: los Capitanes Edmundo Carvajal y Rafael Ramos junto a los Tenientes Luis Arias Guerra, Ernesto Delgado y Oswaldo León.

El 21 de enero de 1943 llegaron de los Estados Unidos de Norteamérica, piloteando cada uno un avión AT-6, los siguientes Oficiales: Mayor Bayardo Tobar, Capitán Bolívar Pico y Tenientes Manuel Serrano y Alberto Morán, liderados por el Tcnl. Alex B. Pendleton.



III.7

CREACIÓN DE LA COMANDANCIA GENERAL DE AERONÁUTICA

Ya para ese entonces, el Mayor Bayardo Tobar iba gestando la idea de separar la Aviación de la Fuerza Terrestre y asumirla como tercera rama de las Fuerzas Armadas. Una vez que este deseo hizo conciencia dentro de la Superioridad Militar del Ejército, se obtuvo del señor Ministro de Defensa, General Alberto C. Romero un apoyo decidido, con el que se logró la transformación de la Inspectoría de Aviación del Ejército a Comandancia General de Aeronáutica, según Decreto Ejecutivo No. 2091 del 31 de diciembre de 1943, que en su texto dispone:

"DECRETO No. 2091. - CARLOS ALBERTO ARROYO DEL RÍO, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA, CONSIDERANDO: Que el Arma Aérea tiene, cada vez un mayor desarrollo y que, por lo tanto, ya en su composición orgánica como en los métodos de preparación y empleo es necesario darle la atención debida con las facilidades indispensables para su desenvolvimiento; Que la Fuerza Aérea deba tener una organización tan susceptible de ampliarse tan pronto como las disponibilidades humanas y materiales lo exijan, y por otra parte, va adquiriendo mayor preponderancia aún en las distintas actividades nacionales; y e uso de las Facultades Extraordinarias que halla investido, a pedido del Ministerio de Defensa Nacional.-

• Aviones de entrenamiento de la Escuela de Aviación de Salinas. En el sentido de las manecillas del reloj: Vultee BT-13 Vibrator, North American AT-6 Texan, Ryan PT-22 y un Fairchild PT-19A Cornell sobrevolando Guayaquil por el SW. 1943.

DECRETA: - Art. 1º. - La Fuerza Aérea dependerá directamente del Ministerio de Defensa Nacional mientras su desarrollo así lo exija: en consecuencia, derogase todas las disposiciones legales y reglamentarias, contrarias al espíritu de este Decreto, quedando por consiguiente, modificada la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas en la forma que especifica este Decreto y en todo lo que se oponga a esta finalidad. Con el fin de centralizar en dicho

Ministerio todas las actividades aéreas, crease el III Departamento o COMANDANCIA GENERAL DE AERONÁUTICA, con el personal y medios que señale el Orgánico vigente.- Art. 2º. - Encárguese de la ejecución de este Decreto, el Señor Ministro de Defensa Nacional.- Dado en el Palacio Nacional, en Quito a 31 de Diciembre de 1943. - f) Carlos A. Arroyo del Río, Presidente de la República.- f) General Alberto C. Romero, Ministro de Defensa Nacional.”

III.8

31 DE DICIEMBRE DE 1943, NACE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA



Con este Decreto, el Mayor Bayardo Tobar Albuja, Jefe de la Inspectoría de Aviación del Ejército, pasó a ser el Primer Comandante General de Aeronáutica. La FAE, Fuerza Aérea Ecuatoriana, había nacido ese 31 de diciembre de 1943, y era enteramente autónoma.

La nueva FAE tuvo a este pundonoroso oficial, y a sus oficiales pilotos, entregados desde entonces al patriótico deseo de encumbrar a la institución por el sendero del progreso y fortaleza. En una de sus primeras gestiones, el Mayor Tobar formalizó el compromiso de ayuda con la Misión Aérea Norteamericana y consiguió del Programa de Préstamo y Arriendos la venida de doce aviones de entrenamiento básico Vultee BT-13 *Vibrator*. Los primeros seis llegaron a Salinas a fines de marzo y los restantes en abril de 1944.

El 9 de junio de 1944, en comunicación dirigida al Ministro de Defensa, el Comandante de la USAAC en Galápagos notificó que las instalaciones ocupadas por sus efectivos pasarán a poder de la FAE, luego de su próxima e inminente salida. Lo mismo ocurriría con las que ya estaban utilizando en la Escuela Militar de Aviación de Salinas.

El 12 de junio, la FAE pidió al Ministerio de Defensa el nombramiento de su primer Agregado Aéreo en Washington D.C. para que gestione la adquisición de material aéreo, tanto por compra directa o bajo el amparo del Programa.

III.9

SE REINICIAN LAS OPERACIONES AEROPOSTALES. 28 DE JUNIO DE 1944

El Comandante General de la FAE, Mayor Bayardo Tobar, informó al Ministro de Defensa de un proyecto para iniciar las operaciones del correo aéreo e integración de las poblaciones del oriente ecuatoriano con aviones AT-6, y entre Quito, Cuenca y Loja, en la sierra, con las ciudades costeñas de Guayaquil, Salinas, Manta y Esmeraldas. Este servicio se inició en forma inmediata y, además, se pidió autorización para efectuar el primer vuelo de una nave de la FAE a Galápagos. El avión trimotor Junkers Ju-52/3m *AZUAY*, que era el único de su inventario que poseía la capacidad de cumplir con ese cometido, fue preparado para volar con el siguiente itinerario: El 28 de junio: Quito-Salinas. 29 de Junio: Salinas-Galápagos, 30 de Junio: Sobrevuelo en Galápagos, y 1 de Julio: Galápagos-Salinas-Quito. La tripulación del Junkers estuvo formada por: Mayor Edmundo Carvajal, piloto; Capt. Rafael Ramos, copiloto; Sbte. Gustavo Izurieta, segundo copiloto; Capt. Victoriano Salvador, electrónica; Tnte. Oswaldo Avila, comunicaciones; y los técnicos de mantenimiento, señores Sbte. Jacinto Ruales, Sbte. Luis Acosta, Cabo Abraham Acosta y Cabo Alberto Villota.

• Fotografía oficial del Mayor Bayardo Tobar Albuja como primer Comandante General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. 1943.

•• A despecho del desenfoque, esta es una fotografía en color rara y única. Aviones Vultee BT-13 *Vibrator* y Fairchild PT-19 *Cornell*, compartiendo la línea de vuelo de la Escuela Militar de Aviación. Salinas, mayo de 1944.



III.10

EJÉRCITO, MARINA Y AVIACIÓN. 26 DE AGOSTO DE 1944

En el Registro Oficial No. 72 se publicó la nueva Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, dictada por el Presidente Velasco Ibarra. En este documento se consolidó la integración de la Fuerza Aérea Ecuatoriana como tercera rama de las Fuerzas Armadas y quedaron constituidos los órganos del Alto Mando y todo lo que comprende su organización en general. Aporta la información fundamental para precisar el marco legal en que se sustentará la conformación de la FAE como una de las ramas de las Fuerzas Armadas sin relación de dependencia de la Fuerza Terrestre.

El Artículo 1 de este cuerpo legal establece la organización de las FFAA cuando señala que *"De conformidad con lo que prescribe la Constitución de la República, organizase las Fuerzas armadas en la forma en que determina la presente ley"*, y se menciona que las mismas comprenden: Ejército, Marina y Aviación.

Igualmente, el Artículo 12 menciona a la Comandancia General de Aeronáutica como uno de los órganos a través de los cuales el Ministro de Defensa Nacional ejerce el mando y administración de las Fuerzas Armadas junto con el Comandante General del Ejército y el Comandante General de Marina, debiendo anotarse que para el Ejército se sigue manteniendo la denominación de Comandante Superior, pero sin añadir *"y de Aviación"*, como constaba en la Ley Orgánica anterior.

Y el Artículo 14 consagra por primera vez, con plenitud jurídica, la autonomía de la Fuerza Aérea cuando dice textualmente: *"Los órganos del Alto Mando son: El Ministerio de Defensa, el Comando Superior del Ejército, la Comandancia General de Marina y la Comandancia General de Aeronáutica"*.

Para fines de este año gracias a las compras de los aviones realizadas por la Junta Patriótica y la Comandancia, más los adquiridos por la vía del convenio de Préstamos y Arriendos, la FAE contaba a la fecha con tres aviones Ryan PT-22, veinte Fairchild PT-19, diez Curtiss-Wright CW-22B, diecinueve North American AT-6, doce Vultee BT-13, cuatro Seversky P-35 y un Junkers Ju-52/3m.



• Si bien a simple vista parecen todos iguales, en esta surtida línea de vuelo hay tres AT-6, tres CW-22B y tres CW-19R. Por detrás del primer AT-6 taxea un bimotor Douglas B-18 de la USAAC. Salinas, 1943.

•• Parqueados entre AT-6, vemos en primer plano a dos Seversky P-35 sobre la grama de la Base Aérea *Mariscal Sucre*. Quito, 1944.



III.11

HISTORIA REAL DE UN NOBLE Y FAMOSO TRIMOTOR ALEMÁN

En 1939 operaban en el Ecuador, para la SEDTA, dos Junkers Ju-52/3m bautizados como *ACONCAGUA* y *AZUAY*. En 1941 fueron requisados por el Estado, al tratarse de aeronaves alemanas que se consideraban como bienes de un país enemigo, y el primero de ellos fue adquirido por la *Defense Supplies Corporation* para la U.S. Army Air Forces, USAAF, que se lo llevó para la Zona del Canal, el 9 de mayo de 1942 y le dio la designación de Junkers C-79. El *AZUAY* fue puesto al servicio de la FAE.



El 19 de julio de 1945, la Comandancia General de la FAE autorizó al Capitán Rafael Andrade Ochoa, el vuelo de prueba del Junkers Ju-52/3m *AZUAY*, después de la instalación de motores Pratt & Whitney R-1340-49 de 600 HP. El Jefe de Mantenimiento de la Base *Mariscal Sucre*, Capitán Jacinto Ruales y su equipo, realizaron notablemente este tan necesario reemplazo y así este avión se reincorporó a las operaciones de transporte de la FAE. Perdió parte de su capacidad de carga, pues dichos motores eran de menor potencia que los originales BMW 132T de 830 HP, pero aún con esta limitación pudo seguir operando sin riesgos, como en realidad lo siguió haciendo por varios años más, como primer avión presidencial (el Dr. Velasco Ibarra lo llamaba *El Poeta*), y de transporte hasta su retiro de la FAE en 1949.



Continuó volando en la veterana empresa *Transportes Aéreos Orientales*, TAO, contribuyendo decisivamente en sus rutas a la región Oriental y a la provincia de Esmeraldas, llevando maquinarias, equipos y pasajeros, aumentando así el potencial económico de esas regiones. Desafortunadamente, el 8 de abril de 1958, al salir del aeropuerto de Quito, se apagó uno de sus motores y en el amplio viraje para retornar a la pista perdió el segundo; su piloto, Christoph Drexel, intentó un aterrizaje de emergencia en un sembrío de maíz en la zona de Cotacollao, partiéndose en dos, con la muerte de dos de las doce personas que iban a bordo. De esta manera le llegó el fin de sus días a este inmortal avión, considerado como uno de los mejores transportes de todos los tiempos.

El día anterior a este accidente, una treintena de hogares ecuatorianos quedaron sumidos en la tristeza; un DC-3 de la compañía de aviación AREA salió de Guayaquil a las 08h00, piloteado por el Capt. Bolívar Izquierdo, con 32 pasajeros rumbo a Quito. Tras el primero y único contacto radial con la torre de control del aeropuerto capitalino, cuando sobrevolaba Quevedo y se disponía a cruzar la cordillera Occidental, se estrelló en las estribaciones de La Chala, cordillera de Chugchillán, a más de dos mil metros de altura, cerca de la población de Sigchos, con la pérdida total de todos sus ocupantes. La caída del JU-52 de TAO fue el corolario trágico de lo que, en la historia de la aviación nacional, se recuerda como "*la semana que no se debió volar*".

• El Dr. José María Velasco Ibarra y su avión presidencial.

• El Junkers Ju-52 *AZUAY* calentando los nuevos motores R-1340-49, instalados por el Capt. Jacinto Ruales y su equipo de mantenimiento. Base Aérea *Mariscal Sucre*, Quito, 19 de julio de 1945.

III.12

AMPLIANDO CONOCIMIENTOS PARA FORTALECER LAS ALAS

En 1945 se optimizó la Maestranza de Aviación de la FAE equipando a las secciones más importantes, como chapistería, hélices, hidráulica, electricidad, carpintería, suelda y taller de reparación de motores; con las herramientas y equipo necesario para conseguir que los trabajos de mantenimiento se realicen sin contratiempos ni demoras. Para especializar al personal de esta dependencia, a fines de enero se envió a la Escuela Interamericana de Albrook, en Panamá, a un oficial y quince de tropa para perfeccionarse en las diferentes especialidades de mantenimiento.

Así mismo, se designa a los cadetes Napoleón Velasteguí, Luis German Cifuentes y Julio Vicente Pérez, para que viajen a la Escuela Militar de Aviación en la Base *El Guabito* en Cali, aprovechando tres becas concedidas por el Gobierno de Colombia. A Brasil también viajaron los cadetes: Víctor Hugo Chicaiza, Colombo Jaúregui, Alejandro Sângster, Jaime A. Miño y Jorge Medrano.

La solicitud hecha en junio 12 de 1944, al Ministerio de Defensa es acogida favorablemente, y el martes 15 de mayo de 1945, en Decreto Ejecutivo No. 732, se nombró al Mayor Piloto de Aviación Edmundo Carvajal Flores como Primer Agregado Aéreo de la República del Ecuador en Washington DC.

Para el 22 de mayo del mismo año, operaba satisfactoriamente el Correo Aéreo Nacional entre los aeropuertos de Quito, Guayaquil, Latacunga, Riobamba, Cuenca, Loja, Manta, Esmeraldas y Sucúa, iniciando una nueva etapa de servicio a la ciudadanía ecuatoriana.

III.13

LA FAE SE UNE A LA POSTA AÉREA SUDAMERICANA. ABRIL DE 1946

Recordada también como *Posta de la Libertad*, este evento fue una idea original del entonces Director Permanente de la Confederación Sudamericana de Atletismo, el Sr. Luis Gálvez Chicopo, residente en la época en Lima. Cada país participante en el Campeonato Sudamericano de Atletismo, que se realizó en el Estadio Nacional de Santiago de Chile entre el 27 de abril y el 5 de mayo de 1946, debía aportar con una delegación de su aviación militar para transportar la Tea Olímpica hasta Santiago, como una expresión de unión y fraternidad americana. Ecuador participó también de esta idea, que fructificó en un tiempo en el que el mundo aún convalecía del sufrimiento causado por la última gran guerra.

La Tea Olímpica había sido construida con madera de Samán, el árbol favorito del Libertador Bolívar, y así, con su Fuego Olímpico encendido, la Posta Bolivariana, que incluyó a Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú, salió el 16 de abril desde Caracas en un avión liderado por el Mayor FAV Abel Romero hacia San José de Cúcuta, en suelo colombiano. Allí el Capitán FAC Alberto Powell y su tripulación se hicieron cargo de la Tea y prosiguieron su vuelo en formación hasta Ipiales, donde llegaron el 20 de abril. Fueron recibidos por los pilotos ecuatorianos, el Mayor FAE Alfredo Arteaga y el Suboficial FAE Horacio Burgos, quienes, ahora al cuidado de la preciosa encomienda, abordaron su AT-6A N° 78 y, flanqueados por los otros dos aviones y una escuadrilla ecuatoriana de escolta, aterrizaron en Quito el domingo 21 de abril. Ese día se convertiría en memorable para la aviación ecuatoriana, pues también arribó a Quito un B-25H *Mitchell*, al mando del famoso aviador norteamericano General USAAF James H. Doolittle, en visita que se prolongó por una semana. Llegaron al mismo aeropuerto, igualmente ese domingo y desde Miami, tres bimotors Curtiss C-46A para la flamante empresa de aviación civil ANDESA, que inauguró nuevas rutas dentro de nuestro país.

• El Mayor Alfredo Arteaga y el Suboficial Horacio Burgos, junto a su avión AT-6 y su comitiva, durante su escala en Guayaquil. 22 de abril de 1946.



Los tres aviones militares de bandera tricolor continuaron, el lunes 22 de abril, con su ruta al Sur, rumbo a Guayaquil para repostar combustible y de inmediato siguieron a Talara, en donde la Tea fue puesta en manos de los peruanos, representados por el Capitán FAP Raúl Ravines, quienes, a su vez, pasaron a comandar la formación sobre su territorio. En Arica, la *Posta Bolivariana* y la Tea Olímpica fueron recibidas por sus anfitriones chilenos, los Tenientes FACH Ricardo Ortega y Ernesto Miranda. En esa ciudad esperaron la llegada de la *Posta de la Victoria*, integrada por los aviones procedentes de Bolivia, Brasil (Teniente FAB Paulo Salema) y Estados Unidos (Capitán USAAF Herbert Harris), que venían de cumplir con la ruta Río de Janeiro-Asunción-La Paz-Arica. La multinacional formación de siete aviones continuó con su plan de vuelo y llegaron finalmente a Santiago. Allí, les salió al encuentro la *Posta Sanmartina*, constituida por el avión de Uruguay (Capitán FAU Mariano Navajas) y el de Argentina (Capitán FAA Oswaldo Rovera) que habían cumplido con éxito la ruta trasandina entre Montevideo-Buenos Aires-Mendoza-Santiago. Los nueve aparatos, escoltados por una escuadrilla de aviones de la FACH, sobrevolaron la capital chilena para el deleite de la multitud y del periodismo local. Aterrizaron sin contratiempo alguno en el aeródromo *Los Cerrillos* a las 17h00 del sábado 27 de abril de 1946.

Luego de emotiva y aplaudida ceremonia de bienvenida encabezada por el Comandante de la Fuerza Aérea de Chile, General Manuel Tovarías, los aviadores pasaron a sumarse a los desfiles, brindis y festejos que en su honor fueron realizados. Quedó así plasmado el reconocimiento por el feliz desenlace de la travesía.

En Ecuador el histórico acontecimiento se destacó ampliamente en el diario capitalino *EL COMERCIO*, del domingo 28 de abril de 1946, bajo el titular "Nueve aviones cumplieron la hazaña de conducir el Fuego Olímpico hasta Santiago / La Posta Aérea puede establecerse como ceremonia obligada en los Campeonatos Sudamericanos de Atletismo".

III.14

GESTACIÓN DE LOS PRIMEROS PILOTOS DE COMBATE ECUATORIANOS

En mayo de 1946, el Comandante General de la FAE, Teniente Coronel Bayardo Tobar, se ausentó a EEUU en Comisión de Servicio, y fue nombrado Comandante Accidental el Mayor Bolívar Pico Santos. En julio se reincorporaría el titular a su despacho para concretar el recibimiento del nuevo material de vuelo negociado ese año: un Douglas C-47 y doce Republic P-47D *Thunderbolt*; en este encargo se incluyeron cantidades suficientes de repuestos para estos aviones así como para los ya existentes.

El día 21 mayo viajaron a Texas los Oficiales Pilotos y Mecánicos que recibirían entrenamiento en los P-47. Para aquel entonces ya se encontraban en Perrin Field, recibiendo entrenamiento, un grupo de oficiales comandado por el Tnte. Gustavo Izurieta. De entre ellos se nominó un equipo para adiestrarse en cazas P-51 y otros en P-47. Los seleccionados para aplicaciones tácticas en P-47, en Luke Field y Williams Field, fueron los siguientes Oficiales: Teniente Hernán Valdez y los Subtenientes Francisco Rodríguez, Daniel Pinargote, Guillermo Barreño y Raúl Ochoa. Los restantes pilotos ecuatorianos pasaron al curso en bombarderos B-25 *Mitchell*.

• Douglas C-47 *Dakota*, sin duda el avión de transporte militar más famoso de todos los tiempos. La FAE adquirió el primero de su inventario en 1947. En la gráfica el C-47 N° 503, llegado en 1948.



III.15
EL PRIMER ESCUADRÓN DE CAZA DE LA FAE. 19 DE JULIO DE 1947



Para 1947, en las Fuerzas Armadas norteamericanas también hubo cambios: la aviación se separó del Ejército, nació la U.S. Air Force, USAF, y las designaciones a sus aviones igualmente cambiaron. El prefijo P (pursuit), de los cazas, cambió a F (fighter); de esta manera, nuestros *Thunderbolt* fueron aceptados como F-47. Estos aviones conformarían el Primer Escuadrón de Caza de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Salieron desde la base de Kelly Field, en Texas, el 16 de junio, e hicieron escala en Veracruz, Guatemala, Managua y Panamá; antes de aterrizar en Guayaquil.



• Kelly Field, Texas, junio de 1947. Los primeros Oficiales ecuatorianos calificados para aplicaciones tácticas en el F-47 *Thunderbolt*. De pie, y de izquierda a derecha: Sbte. Raúl Sandoval, Capt. Gustavo Izurieta, Capt. Jorge Muller, Tcnl. Bolívar Pico Santos, dos Oficiales de la Misión Aérea Norteamericana, Tcnl. Edmundo Carvajal, Tcnl. Víctor Suárez Haz, Capt. Gonzalo Fernández Sevilla, Tnte. Hernán Valdez y Sbte. N. Rendón. Hincados: Tnte. Jacinto Ochoa, Sbte. Daniel Pinagote, Tnte. Hugo Espinosa, Tnte. Ing. Mec. Segundo Maya, Tnte. Mec. Carlos Flores, Subf. Mec. Oswaldo Villacis, Sbte. Raúl Ochoa Marchán y Sbte. Guillermo Barreiro.



Durante su entrenamiento en Kelly Field el Sbte. Raúl Sandoval sufrió un espectacular accidente a bordo de su F-47; la gravedad de sus heridas le hicieron convalecer en EEUU por el resto de ese año, reincorporándose luego al servicio para cumplir una decorosa carrera profesional en la FAE.

La dotación de repuestos y el personal de mantenimiento fueron transportados hasta Quito en un C-47 de la Misión Aérea de los EEUU, piloteado por el Mayor Mose Gatewood Jr. y como copiloto el Capitán Robert Bieck. Así, finalmente, del 24 al 27 de junio de 1947, los cielos de Guayaquil y de Quito se vieron surcados por los Republic F-47D *Thunderbolt*.

El 19 de julio de 1947, el Escuadrón entró en operaciones y el Capitán Jorge Müller fue su primer Comandante. El miércoles 16 de junio de 1948, la FAE pierde su primer piloto en este tipo de aeronave; el teniente Eloy Proaño Castro. Poco tiempo después de despegar del campo de Quito para una práctica de tiro, perdió el control de su avión al intentar juntarse a la formación y se estrelló a las 09h00 en Monte Cerrillo, parroquia El Inca, en las afueras de la capital. El 2 de mayo de 1949, se integran a la unidad cuatro nuevos aviones.

En 1950, el Capitán Gonzalo Fernández es el nuevo Comandante del Escuadrón quien, a su vez, lo cede al Mayor Daniel Pinargote en 1952. Con el Programa Militar de Defensa Aérea, MDAP, el Departamento de Estado de los EEUU incluyó en su programa para el año fiscal de 1952 a seis F-47D-40 más, que fueron entregados en 1953. El programa de modernización de aviones de la Fuerza Aérea Brasileña también permitió el incremento de estos aviones en la FAE, pues al dar de baja el Brasil a cuarenta *Thunderbolt*, el MDAP readquirió los aparatos y los distribuyó entre otros países latinoamericanos. A la FAE le correspondió once aviones, en vez de los seis que originalmente habían sido solicitados. Estos aviones fueron traídos a Quito el 12 de junio de 1953 por pilotos del Ferrying Squadron de la USAF apoyados por un Douglas B-26 *Invader*. Llegaron en el momento en que más se los requería, porque el Escuadrón de Caza contaba con nuevos jóvenes pilotos de las últimas promociones. Así, para el mes de julio, la unidad estaba conformada por veinticinco pilotos y un número similar de aviones.

- F-47D-40 N° 404 aguardando el momento de su partida a Ecuador. Kelly Field, 16 de junio de 1947.

- El rugir de la bestia. Un motor Pratt & Whitney R-2800-21 Double Wasp de 18 cilindros, con una potencia de 2.300 HP que le daba al aparato una velocidad máxima de combate de 697 KPH. Bajo su ala derecha y a la distancia se ve el edificio del entonces Comando del Grupo Aéreo Quito, hoy Comando de la I Zona Aérea. Quito, 1948.



- El Capitán Gonzalo Fernández, preparado para una misión de familiarización con su nuevo equipo, durante su estadia en Kelly Field. 1947.

- El Capitán Hugo Idrovo, probando uno de los recién llegados *Thunderbolt* a la Base Aérea *Mariscal Sucre*. 1953.

En julio de 1954, el Mayor Pinargote es designado para viajar a Inglaterra a recibir instrucción en el Gloster Meteor, y es encargado Comandante del Escuadrón el Capitán Hugo Idrovo.

Por su seguridad y efectividad, el Primer Escuadrón de Caza fue reconocido por el Departamento de Defensa de los EEUU, como la mejor unidad táctica en utilizar el equipo *Thunderbolt* en Latinoamérica. Sus misiones se destinaron a operaciones de vigilancia

fronteriza en condiciones operativas de guerra, en escuadrillas tácticas formadas por cuatro aviones en permanente patrullaje desde el mar Pacífico hasta el Oriente. Estas patrullas se realizaban a una altura entre 15.000 y 18.000 pies durante cinco horas de vuelo cada una. Estuvieron asentados en la Base Aérea *Mariscal Sucre* hasta 1955. Por fallas continuas en su sistema de turbocargadores, ese año se decidió su traslado a la Base Aérea de Salinas. En la península reanudaron sus actividades de patrullaje y prácticas de combate, tiro y bombardeo en el viejo polígono de la FAE, a corta distancia de lo que hoy es Pacoa, al norte de Ballenita. A fines de 1957 el Escuadrón se desactivó y los Thunderbolt fueron retirados del servicio. Su último Comandante, Capitán Hugo Idrovo, fue delegado por la FAE para las funciones de Observador de la ONU en el proceso de pacificación en el Medio Oriente, trasladándose a Libano para el efecto.



• Julio de 1953, Base Aérea *Mariscal Sucre*. Todos los veinticinco pilotos del Primer Escuadrón de Caza posan para la cámara.

•• El TCnl. Edmundo Carvajal Flores, Comandante General de La FAE entre el 4 de octubre de 1947 y el 13 de abril de 1951.

••• El Teniente Ingeniero Geógrafo Francisco Sampedro.

Entre diciembre de 1958 y junio de 1959, la totalidad de estos aviones fue rematada como chatarra a un comerciante de fundición de aluminio, en una acción irresponsable que no dejó intacto ni siquiera a uno sólo de estos inolvidables cazas, que son el símbolo del nacimiento de la aviación de combate de la FAE, que tanta gloria le ha dado al Ecuador.



III.16

LA EXISTENCIA DEL CENIPA. 1947

El 4 de octubre de 1947 se publica el Decreto Ejecutivo No. 33, por el cual se nombra como nuevo Comandante General de FAE al señor TCnl. Edmundo Carvajal Flores. A fines de dicho mes, el entonces Teniente Ingeniero Geógrafo Francisco Sampedro integró el primer curso de Aerofotogrametría que dictaba la USAF en Washington DC para un grupo de profesionales latinoamericanos. Durante el desarrollo de este curso, el Tnte. Sampedro conoció que la USAF había hecho un levantamiento fotográfico de América del Sur en 1945; interesado en este asunto, acudió al Pentágono en compañía del ingeniero peruano Javier Soto y pidió ver las fotografías aéreas del sector del río Santiago y la Cordillera del Cóndor. Los documentos les fueron proporcionados para su análisis antes de su restitución. Durante la interpretación encontraron claros indicios de la existencia de un río que hoy llamamos Cenipa, entre los ríos Santiago y Zamora, haciendo evidente la inexistencia del *Divortium Aquarum* entre los citados ríos; asunto de suma importancia para los intereses del Ecuador, ya que este accidente geográfico es mencionado en el Protocolo de Río de Janeiro como línea de frontera.

Coincidentemente en esos días, el TCnl. Carvajal se encontraba de visita en Washington y se reunió con el Tnte. Sampedro, quien lo puso al tanto de su hallazgo en las fotografías aéreas. El Comandante Carvajal manifestó un gran interés en el asunto y propuso retomar inmediatamente al Ecuador con el objeto de realizar los vuelos de reconocimiento que permitan verificar la inexistencia del *Divortium Aquarum* entre los ríos Santiago y Zamora y la existencia del río Cenipa. Es necesario puntualizar que, antes de la evidencia fotográfica, en los mapas de la época constaba, en lugar del Cenipa, un pequeño río de apenas 20 kilómetros de largo conocido como Chinipa o Cenupa.

Una vez en el Ecuador, el TCnl. Carvajal establece como base de operaciones de los vuelos de reconocimiento la pista de Sucúa, empleando un avión AT-6. Debido a las condiciones meteorológicas propias de la Región Oriental, se hace necesario realizar hasta tres vuelos

diarios sobre la zona de interés durante siete días, antes de confirmar categóricamente la existencia del río Cenepa, que se extiende por 180 kilómetros hasta desembocar en el río Marañón, y demostrar la inexistencia del *Divortium Aquarum* que se menciona en el Protocolo de Río de Janeiro.

Con el informe de la verificación realizada, el Tnte. Sampedro retornó a Washington a culminar con sus estudios de aerofotogrametría en 1948. Durante ese año trabajó bajo el asesoramiento de la *Aeronautical Chart Branch*, en la elaboración del primer mapa del Ecuador que incorpora el río Cenepa en su verdadera dimensión. A su regreso al Ecuador, presentó este mapa al Presidente Galo Plaza Lasso, quien, ante esta evidencia, ordenó detener los trabajos de demarcación de la frontera en la zona de la Cordillera del Cóndor y proclamó la tesis jurídica de la inejecutabilidad del Protocolo de Río de Janeiro, basado en la existencia de una realidad geográfica distinta a la contemplada en el Artículo VII, literal B, numeral 1 del citado documento.

En 1950, bajo el auspicio del Presidente Plaza, se presentó este mapa editado por la US Coast & Geodesic Survey. Lamentablemente en 1947, la USAF sacó un mapa provisional de la zona en cuestión, el mismo que fue entregado tanto a Quito como a Lima, mapa en el que, a pesar de demostrar la inejecutabilidad del *Divortium Aquarum* del Santiago y el Zamora, incurre en el arbitrio de marcar una línea de frontera a lo largo de la Cordillera del Cóndor, provocando así la ocupación peruana de las dos riberas del Cenepa, alejados de todo procedimiento de derecho y dando el argumento que siempre quiso hacer prevalecer el Perú.

A partir de entonces, el Ecuador defendería esta tesis ante todos los foros internacionales, y la frontera no demarcada en esta zona sería, hasta 1995, la causa de numerosos incidentes armados menores y de dos conflictos de corta duración pero de gran intensidad.



• Durante una exhibición del Escuadrón de Caza para personalidades civiles y militares y público en general, comentan expectantes el Presidente de la República, Dr. Velasco Ibarra, el Cml. Bayardo Tobar, TCnl. Bolívar Pico Santos y el TCnl. Edmundo Carvajal, entre otros. 20 de julio de 1947.

III.17

RENOVACIÓN DE ENTRENADORES Y TRANSPORTES. 1948-1949

El 10 de febrero de 1948, con motivo de la transmisión del Mando Presidencial en Venezuela, viajó nuestra comitiva oficial conformada por personajes de la política e intelectualidad ecuatorianas en dos aviones C-47. La tripulación del C-47 N° 501 estaba comandada por el TCnl. Edmundo Carvajal, y el 502 por el Mayor Rafael Andrade Ochoa. Este último, en el viaje de regreso realizó un vuelo directo Caracas-Quito en seis horas. Algo inédito para la época.

El 28 de febrero se inaugura el aeropuerto de Sucúa, con la asistencia de miembros del Gobierno que fueron llevados por un C-47 de la FAE. En esta forma se integró un aeropuerto más a los ya existentes, como los de Tulcán, Riobamba, Ibarra, Esmeraldas y Portoviejo, a los cuales daban servicio los aviones C-47 de la FAE.

El 16 de marzo de 1948 se ordena el traslado de los aviones de entrenamiento primario Fairchild PT-19, de Salinas a Quito, para que sean sometidos a una reparación completa (overhaul); se los transportó desarmados en aviones C-47, hasta la Maestranza de Aviación en la Base Aérea *Mariscal Sucre*. El 24 de este mismo mes, se nombra a las tripulaciones para que viajen a los Estados Unidos de Norteamérica, para traer otros tres aviones C-47 comprados por la FAE. A estos aviones se les asignó la numeración 505, 506 y 507 y salieron desde San Antonio, Texas con destino a Quito.



El año de 1948 nos dejó resultados muy positivos al concretarse la integración del Oriente ecuatoriano, con la construcción de varias pistas de la FAE como las de Sucúa, Macas, Tena, Chupianza (Méndez), Gualaquiza, y Zamora; estos trabajos fueron dirigidos por el Mayor Ing. Francisco Sampedro y la colaboración de los Municipios, colonos, misiones religiosas y otras entidades, para realizar esta magna obra.

El 28 de enero de 1949 se inauguró el nuevo aeropuerto oriental de Sucúa, y la comisión de invitados viajó desde Quito en un avión C-47 piloteado por el señor Comandante General de la FAE, TCnl. Edmundo Carvajal, la comisión estuvo integrada por los Oficiales del Alto Mando de las Fuerzas Armadas.

El 25 de julio de 1949, se terminó el overhaul de todos los aviones Fairchild PT-19, realizada por la Maestranza de Aviación, y al poco tiempo fueron llevados a Guayaquil. Los resultados de los vuelos de prueba fueron satisfactorios y quedaron listos para la iniciación del nuevo curso de vuelo. El día 30, la Comandancia General de la FAE concede un Voto de Aplauso a todo el personal de la Maestranza por el excelente trabajo realizado en el overhaul de los PT-19, trabajo que demostró la capacidad técnica del personal de mecánicos y especialistas.

• Flamantes y en excelentes condiciones mecánicas. Los PT-19 recién salidos de su overhaul mayor en la Maestranza de Aviación calientan sus máquinas bajo el sol de mediodía quiteño. Base Aérea *Mariscal Sucre*, 25 de julio de 1949.

Entre el personal de la Maestranza que se hicieron acreedores a esta distinción estuvieron el Mayor Juan A. Tenesaca, Capitán Manuel E. Paz y Miño, los Tenientes Segundo José Maya, Luis E. Dávila y Juvenal Vergara, los Suboficiales Anibal T. León, Alfonso Peñaranda, César H. Landázuri, Manuel Herrera, César Marchán y Enrique Araujo, los Sargentos Reinaldo Valdivieso, Luis Aguinaga y Ernesto Checa y los Cabos Rafael Minda, Apolo Coronel, Jorge Páez y Luis Mármol.



En los primeros días del mes de octubre, los Cadetes que terminaron el curso militar se trasladaron a Guayaquil para iniciar el curso primario de vuelo en los Fairchild PT-19, y el día 11 se realizó la inauguración solemne, de la XII Promoción de pilotos, a la que asistieron el Comandante General de la FAE y altas autoridades militares y civiles de la provincia.

El 5 de agosto de ese año, fue un día trágico para Ambato, Pelileo y otras poblaciones de Tungurahua, azotadas por un terremoto de grandes proporciones. La FAE estuvo lista para cooperar en esta emergencia nacional y estableció un puente aéreo entre Ambato y Quito y entre Ambato y Guayaquil, transportando en sus aviones medicinas, alimentos y vituallas para los damnificados. Las Bases Aéreas de Quito y Guayaquil se convirtieron en bodegas para ingresar y repartir la ayuda que llegaba del exterior.

III.18

1950, AÑO DE INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN ORIENTAL

El 8 de junio de 1950, el Presidente Galo Plaza Lasso dicta el Decreto No. 963, por el cual se designa a la tripulación de un transporte C-47 para viajar a Iquitos, llevando a la Comisión Demarcadora de Límites entre Ecuador y Perú. Una vez cumplida esta misión, trajo en el vuelo de regreso los restos de los militares ecuatorianos caídos en la Región Oriental durante el conflicto bélico del año 1941. La tripulación de este avión estuvo compuesta por el TCnl. Edmundo Carvajal, piloto; Mayor Carlos Dávila, copiloto; y los Suboficiales José M. Larco, radio operador y Luis Ulpiano, mecánico.

A mediados de septiembre, la FAE adquiere el campamento e instalaciones de Shell Mera a la compañía petrolera Shell. La Comandancia General dio las disposiciones necesarias al Capitán J.J. Reinaldo Valverde, para encargarse de la recepción de la estación meteorológica y de radio, pista de aterrizaje, hangares, viviendas, bodegas y talleres. La ceremonia de inauguración oficial fue el día 22.

•Actividad en el hangar principal de mantenimiento de la Maestranza de Aviación. El Tnte. Segundo José Maya (derecha), supervisa el correcto ensamblaje del ala de un PT-19. Quito, 10 de julio de 1949.

El 3 de octubre el Comandante General ordenó al Comandante del Escuadrón de Caza que disponga el desplazamiento de 3 aviones AT-6 con tripulación completa y personal de mantenimiento necesarios para su operación principal, desde en nueva Base de Shell Mera, hacia las pistas de Tena, Macas, Sucúa y Villano.

El 15 de enero de 1951, llegó a Guayaquil un avión de la Fuerza Aérea Brasileña trayendo, en un gesto fraterno y de amistad con la FAE, los restos mortales del Sbte. Jorge Alberto Medrano, fallecido en un accidente de aviación el 13 de febrero de 1945 en Porto Alegre, Brasil, mientras realizaba un curso de entrenamiento de pilotaje. El 17 de enero, el Presidente de la República, Galo Plaza Lasso, con Decreto No. 0054 independiza a la Aviación Civil del presupuesto de la FAE, dándole rentas propias y una asignación del Estado y, con fecha 13 de febrero, se expide el nombramiento del Director General de Aviación Civil en la persona del señor Leopoldo Rivas Bravo.



El 12 de febrero de ese año, una escuadrilla de tres aviones AT-6, liderada por el TCnl. Edmundo Carvajal y como números el Capt. Daniel Pinargote y Tnte. Emilio Alvarado, voló a Gualaquiza a inaugurar el aeropuerto recientemente terminado. La lluvia inclemente había convertido la pista en un peligroso barrizal (*"En verano llueve todos los días, en invierno todo el día"*, dicen los lugareños). Aún así el TCnl. Carvajal se arriesgó a aterrizar y sufrió un capotaje, consecuencia del cual perdió parte de un dedo. Enseguida se retiró el avión de la pista para su reparación y en otro AT-6 se llevó al Comandante a Quito para su atención médica.

• Un C-47 de la FAE y su tripulación en el aeropuerto de Shell Mera. Al fondo los hangares y un carguero Bristol Freighter de la compañía ATESA. Septiembre de 1950.

•• Dos AT-6 son motivo de curiosidad por parte de los habitantes de la población oriental de Macas. 1950.

El 13 de abril, por Decreto Ejecutivo No. 636, el Presidente Plaza Lasso, nombra como nuevo Comandante General de la FAE al señor TCnl. Ernesto Delgado Mosquera en reemplazo del Teniente Coronel Edmundo Carvajal. El 2 de noviembre, por medio de un Decreto Legislativo, se determinó la integración de la Junta de Aviación Civil, organismo máximo en lo que a política aeronáutica, concesiones y permisos de operación de transporte aéreo se refiere.



••• Quien los escuchó bien jamás los podrá olvidar. El sonido inconfundible de los dos motores radiales P & W R-1830-92 de 1.200 HP a todo gas de un C-47 durante su carrera de despegue. Shell Mera, 1951.

III.19

CAMBIOS TEMPORALES EN LA COMANDANCIA Y LLEGADA DE NUEVOS AVIONES

El 1 de septiembre de 1952, el Presidente de la República Dr. Velasco Ibarra, recientemente posesionado, mediante Decreto Ejecutivo reincorpora al servicio activo al Crnl. Bayardo Tobar y lo designa como Comandante General de la FAE, cancelando el nombramiento que tenía el TCnl. Ernesto Delgado Mosquera.

El día 24 llegaron a Quito cuatro aviones T-6D piloteados por oficiales ecuatorianos liderados por el Mayor Hernán Valdez.

El 12 de febrero de 1953, por Decreto Ejecutivo N° 138 se cancela el nombramiento de Comandante General al Crnl. Bayardo Tobar y se nombra en su reemplazo al señor TCnl. Bolívar Pico Santos. El Crnl. Tobar fue nombrado Agregado Aéreo a la Embajada del Ecuador en Washington DC.

El 25 de Marzo viajaron a los Estados Unidos de Norteamérica, en goce de becas ofrecidas por la USAF, para realizar el Curso Básico y Avanzado de Vuelo, los Cadetes Vicente Contreras, Jaime Cazares, José Jáuregui, Gonzalo Mera, José I. Terán y Rómulo Peralta.

En julio de 1953 llegaron tres nuevos Douglas C-47 y en ese mismo mes, los pilotos señores Mayor Jacinto Ochoa y Capitanes Daniel Pinargote, Guillermo Barreiro y Francisco Solórzano llevaron cuatro veteranos AT-6 desde Quito a Fresno, California, a la Fábrica *North American Aviation* y regresaron con los nuevos T6-G.

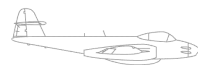


Ante la necesidad de disponer de aviones de largo alcance, para el patrullaje del mar territorial y el control de la pesca, se adquirieron dos Consolidated PB5Y-5A *Catalina*. Estos grandes anfibios, distinguidos con los números 601 y 602, llegaron a Quito el 10 de abril de 1954, comandados por el TCnl. Victor Suárez Haz y el Mayor Gonzalo Fernández, respectivamente.

Los logros alcanzados por la FAE, en estos pocos años de independencia fueron más que alentadores. Se formó un verdadero grupo de pilotos de combate y, a más de las obras de infraestructura en marcha, se estableció un mejor control de seguridad en las operaciones de vuelo y en la disciplina. El esmerado adiestramiento logró detener la pérdida de pilotos, debida a los precarios métodos antes usados. Tuvo primordial importancia la preparación profesional y técnica de sus miembros. Un buen número de pilotos y especialistas asistieron a academias del exterior a especializarse y se dio impulso para conseguir un mejor y más técnico mantenimiento de los aviones, con personal de oficiales especialistas graduados en la Escuela de Albrook, Panamá. De esta manera, al mediar los años cincuenta, y después de salvar muchas dificultades aparentemente insalvables, la FAE se encontró lista para el comienzo de una nueva era.

• Un North American T-6D sobre uno de los afluentes del río Babahoyo, en ruta a Guayaquil. Noviembre de 1952.





CAPÍTULO IV

LA ERA DEL JET 1954-1960

IV.1

LOS MEJORES BIREACTORES INGLESES DE LA ÉPOCA. 1954

A comienzos de 1954, el Alto Mando de la FAE, su Comandante General, TCnl. Bolívar Pico Santos, y el Jefe de Estado Mayor, TCnl. Víctor Suárez Haz, decidieron adquirir seis bombarderos medianos English Electric *Canberra* Mk.6 y doce cazas Gloster *Meteor* FR.9. El recibimiento de esta negociación recayó en el TCnl. Rafael Andrade Ochoa, nuevo Comandante General de la FAE desde el 1 de julio de ese año. Con estas máquinas, el Ecuador se convirtió en el tercer país sudamericano que modernizaba su aviación militar con el material de vuelo jet más avanzado de la época.



Como preparación a la llegada de estos aviones, el 31 de julio viajaron a la República Argentina, para realizar un curso de vuelo en aviones Gloster *Meteor*, los Tenientes Alfredo Barreiro, Héctor Granja, Hugo Reyes y Teodoro Malo. Con la misma finalidad, el 3 de agosto partieron a Derby, Inglaterra, los Oficiales pilotos Mayor Daniel Pinargote, Capt. Jorge Salgado Morillo, Capt. Luis German Cifuentes, Tnte. Carlos Elizalde, Tnte. Francisco Solórzano y Sbte. Alfredo Valenzuela.

IV.2

LLEGAN LOS GLOSTER *METEOR* FR.9 AL ECUADOR. 1955

Los aviones Gloster *Meteor* FR.9 llegaron en contenedores, vía marítima, al peninsular puerto de La Libertad entre diciembre de 1954 y enero de 1955; allí permanecieron fondeando casi un mes, por falta de adecuada infraestructura portuaria de desembarque.

A su retorno de Inglaterra, en febrero de 1955, el Mayor Daniel Pinargote crea la capacidad logística para que los aviones lleguen a tierra, sugiriendo que el barco navegue hasta la rada de la empresa petrolera británica ANGLCO, en Ancón. Una vez en ese muelle, gracias a su maquinaria y con la cooperación del personal inglés de alto nivel que allí laboraba, los *Meteor* fueron cuidadosamente desembarcados y llevados en camiones hasta la vecina Base Aérea de Salinas.

El ensamblaje de los aviones fue realizado por técnicos de mantenimiento ecuatoriano, bajo la dirección de los representantes de la fábrica Gloster, señores R. Ward, P. Daverall y N. Johnson. El grupo de especialistas de la FAE estuvo compuesto por: Capitán Mecánico Gonzalo Baquero, Jefe, los Suboficiales Jorge Yépez, Gerardo Zambrano, Alfredo Albuja, Jesús Vélez y Hemán Vallejo y por los Sargentos William T. Lalama, Anibal Salas, Reinaldo Valdivieso y José Pino.

• Página opuesta: Dos Lockheed T-33A *Silver Star*, en plena trepada sobre la Base Aérea de Taura, febrero de 1960.

•• Derby, Inglaterra, Fábrica *Gloster Aircraft Co. Ltd.*; desde la izquierda: Tnte. Francisco Solórzano, Tnte. Carlos Elizalde, Mayor Daniel Pinargote (Jefe de Grupo), Wing Commander Mc Dowell, Capt. RAF Chandler, Capt. Luis German Cifuentes, Capt. Jorge Salgado Morillo y Sbte. Alfredo Valenzuela. 12 de agosto de 1954.

Los primeros vuelos de ingeniería fueron realizados por el Wing Commander McDowell, de la casa Gloster, y el 28 de marzo de 1955 el Mayor Daniel Pinargote, designado por la Presidencia de la República como piloto de prueba para la recepción de los *Meteor*, alcanza la distinción de ser el primer aviador ecuatoriano en surcar el espacio aéreo nacional en un avión de propulsión a chorro.

IV.3

UN CANBERRA HACE TIEMPO RÉCORD AL CRUZAR EL ATLÁNTICO



El 31 de abril de 1955 un grupo de seis pilotos, los Mayores Jacinto Ochoa, Raúl Sandoval, Guillermo Freile Posso, Guillermo Barreiro, Luis Hidalgo y Francisco Escobar, iniciaron en Inglaterra el curso para volar los *Canberra* Mk.6. Este entrenamiento se realizó en la fábrica English Electric en Lancaster, y todos los pilotos terminaron el curso satisfactoriamente el 29 de junio. De inmediato se programó la venida del primer avión, piloteado por el Mayor Raúl Sandoval, quien, en su primera etapa, impuso un tiempo récord en el cruce del Océano Atlántico, partiendo de Warton, Inglaterra, hasta Gander, Canadá; lo que hizo que la prensa internacional publicara justificados elogios acerca de este vuelo. Posteriormente siguió con su vuelo al Ecuador, cumpliendo satisfactoriamente las escalas en Baltimore, EEUU; Montego Bay, Jamaica; y finalmente Salinas.

IV.4

SE CUMPLE EL PROYECTO DE CONSTRUIR LA BASE AÉREA DE TAURA

El 8 de julio de 1955, la Honorable Junta de Defensa adjudicó a la Compañía INCA la construcción de una pista en la zona de Taura, provincia del Guayas, con características adecuadas a todo tipo de avión. Se trataba de una obra emergente, en vista de que el material jet recientemente adquirido requería de las instalaciones adecuadas antes de que se destruya, por inactividad o por condiciones de tiempo adversas, en caso de seguir estacionados en Salinas o Quito. Es de recordar que, en los tiempos de la llegada de este moderno material de vuelo, el Ecuador todavía no contaba con una pista de aterrizaje apropiada para este tipo de aviones, pues por esa época la pista de Quito, aparte de estar dedicada también al tráfico aéreo civil, era de tan malas condiciones que utilizarla con aviones militares de retropropulsión significaba la inminente destrucción de sus turbinas. La pista de Salinas, pese a que tenía una extensión aceptable, tenía su capa de rodamiento también en mal estado y ofrecía similares o peores peligros que la de Quito por el ambiente salitroso. Latacunga no poseía ninguna de las características aceptables para recibir a estos aviones pero, aún así, ante la urgencia de no permitir la destrucción por corrosión de los *Meteor* en Salinas o por la grama en Quito, se trasladó a los *Canberra* a Latacunga y los *Meteor* a Quito hasta contar con la nueva base para que los reciba. Durante la estadia de estos aviones en Latacunga se procedió al alargamiento y pavimentación de la pista, haciéndose lo propio con el cansado gramado del Aeropuerto *Mariscal Sucre* de Quito.

• El Mayor Raúl Sandoval y su tripulación a su arribo a Quito desde Warton, Inglaterra. 1955.

El 28 de agosto de 1955 se iniciaron los trabajos de construcción de la Base de Taura, es por eso que el Comando General de la FAE establece que esta fecha sea considerada en la “partida de nacimiento” de este reparto.

En la Orden General del 25 de febrero de 1956, se publican los pases del Capitán César Paz y Miño y de 23 Aerotécnicos para que se trasladen a Taura; el mes de julio se hizo efectiva la orden de partir para este grupo de hombres. En esa época, la única forma de llegar allá era cruzando el caudaloso Guayas en las lanchas de pasajeros *Marta Marieta*, *Marta Cecilia* y *Marta Isabel*; en Durán se abordaba un camión mixto y se accedía a la obra por un carretero de tierra y caminos carrozables, en medio de la espesura tropical, pasando entre pequeñas casas de agricultores y parcelas cultivadas. Durante todo el día se realizaban estos viajes, llevando toda clase de equipos, herramientas, maquinarias, pertenencias y provisiones.



En el sitio que hoy se conoce como *Automotriz*, se habían construido rústicas barracas para los obreros de la Compañía INCA. El Capitán Paz y Miño y los Aerotécnicos se alojaron al principio en la desocupada cabaña de la familia Moreira, pues sus dueños habían emigrado a otros lares; luego se trasladaron a una casa en mejores condiciones a la que llamaron *El Palomar*, que estaba ubicada en el sitio conocido hoy en día como *Link Trainer*. Estos pioneros de la Base de Taura debieron afrontar muchas privaciones y dificultades, pero llenos de confianza y de fe supieron esmerarse en el cumplimiento de su deber y así asentaron los cimientos del Ala de Combate 21.

IV.5

GUAYAQUIL Y EL CENTRO DE ABASTECIMIENTOS DE LA FAE. 1955

Mientras tanto, la antigua Base Aérea *Simón Bolívar* de Guayaquil se elevaba a la categoría de Centro de Abastecimientos de la FAE, pues desde ella eran repartidas las adquisiciones mayores de la Institución, y se convirtió en el punto obligado de tránsito de aviones logísticos y de carga. Se construyeron nuevas instalaciones para bodegaje, alojamiento y administración y se mejoró y ampliaron hangares y línea de vuelo, lo que redundó en un gran beneficio material y económico para los diferentes repartos de la FAE. Además de estas mejoras, el 9 de octubre fueron inauguradas la nueva pista de aterrizaje y otras instalaciones de servicios aeroportuarios a cargo de la Compañía SMITH, y así se facilitó notablemente la operación de los aviones militares y civiles de la época.

• ¡Personal, a tierra! El viejo camión FARGO con los animosos 23 Aerotécnicos, pioneros de la Base de Taura, liderados por el Capt. César Paz y Miño, desembarcan de la gabarra en Durán. Julio de 1956.

•• Visto desde una de las plataformas del Centro de Abastecimientos de la FAE, este C-47 taxa en teniendo al fondo la terminal en construcción del Aeropuerto *Simón Bolívar*. Guayaquil. 1959.



IV.6

LOS PRIMEROS ENTRENADORES A REACCIÓN DE LA FAE

El 11 de noviembre de 1956, llegaron a Guayaquil cuatro aviones de entrenamiento a reacción Lockheed T-33 *Silver Star* como parte del programa de ayuda mutua que existía entre nuestro país y los Estados Unidos de América. La entrega la hizo, en ceremonia especial en la Base Aérea *Simón Bolívar* de Guayaquil, el Jefe de la Misión Aérea Norteamericana al señor Presidente de la República, Dr. Camilo Ponce Enríquez, quien, en compañía del Comandante General de la Fuerza Aérea, realizó la inspección de los aviones. Con estas cuatro primeras unidades, la FAE inició el entrenamiento intensivo de sus pilotos para dar a todos la transición de los aviones con motores de pistón al jet.

IV.7

INICIO DE LAS OPERACIONES DE LA BASE AÉREA DE TAURA

El 25 de octubre de 1956, se marca una fecha muy importante para la aviación militar ecuatoriana. En aquel día la Compañía INCA notificó la culminación de los trabajos de la pista y taxi-way de Taura y se realizó su recepción por parte de los comisionados designados por la Honorable Junta de Defensa. De esta manera se cumplió el sueño de la institución, contar con una base netamente militar y completamente equipada.

• Seis turbojets Rolls-Royce *Derwent 8*, de 3.500 libras de empuje cada uno levantan a estos tres *Meteor* del Escuadrón Táctico N° 13 de la pista de la Base Aérea *Simón Bolívar*, en Guayaquil...



El 22 de enero de 1957 se inician las operaciones de vuelo en la Base Aérea de Taura, al pasar esa mañana los cuatro T-33 desde Guayaquil a la nueva base. Posteriormente, el día 31, aterrizó el flamante Escuadrón Táctico N° 13 del Grupo Taura con sus doce cazas Gloster *Meteor FR.9*.

•• ... y pocos minutos después sobrevuelan su nuevo hogar: la Base Aérea de Taura. 31 de enero de 1957.

Este inicio de operaciones contó con la asistencia del Presidente de la República, dignatarios y Alto Mando de la FAE, para la emotiva ceremonia. Como primer Comandante de la Base Aérea de Taura fue designado el Mayor Luis German Cifuentes.



IV.8

LA NUEVA FUERZA AÉREA ECUATORIANA. 1957

El día 16 de julio de 1957 se despachó el primer correo aéreo desde el Archipiélago de Galápagos hacia el continente en un *Catalina* de la FAE piloteado por el Mayor Jorge Calero. El avión decoló de Baltra a las 10h00 y aterrizó en la Base *Mariscal Sucre* a las 17h00. Se transportó en este primer envío un total de 223 piezas postales, tanto registradas como ordinarias, con destino a varias ciudades del país y del exterior.

El 27 de octubre, fueron ascendidos al grado de General de Aviación los señores Coronel Bolívar Pico Santos, Agregado Aéreo en Londres, y Coronel Rafael Andrade Ochoa, Comandante General de la Fuerza Aérea. Fue la primera vez que miembros de la Institución alcanzaban este alto grado jerárquico y se comprende, por ser una rama nueva de las Fuerzas Armadas ecuatorianas con poco más de una década de vida independiente.



IV.9

UN PODER DE COMBATE INDISCUTIBLE. ENERO DE 1958

A mediados de enero de 1958, comenzaron a llegar los primeros cazabombarderos jet Lockheed F-80C *Shooting Star*. El 5 de febrero, en ceremonia especial realizada en la Base Aérea de Taura, el Jefe de la Misión Aérea de los EEUU, Coronel James C. Robinson, hizo la entrega de este grupo de aviones al Comandante General de la FAE, aumentándose así su capacidad operativa con equipo moderno. Con esta adición se conformó el Escuadrón Táctico N° 14 del Grupo Taura.



• Plataforma e instalaciones de la Base Aérea Mariscal Sucre; se distinguen cuatro *Canberra*, dos *Catalina*, un Beech C-45 y un C-47. Quito, 1958.

•• Doce Lockheed F-80C y dos T-33A del Escuadrón Táctico N° 14 parqueados en la línea de vuelo de su base. Taura, 1959.

Ese año el Ecuador tuvo un poder de combate que contaba con un inventario total de cuarenta aviones a reacción, a saber: doce cazas *Meteor* FR.9, seis bombarderos medianos *Canberra* Mk.6, cuatro entrenadores Lockheed T-33A y dieciocho cazabombarderos Lockheed F-80C.

El 22 de octubre de ese mismo año dos aviones *Canberra* realizaron un vuelo directo a Belem do Pará en el Brasil. Las tripulaciones estaban conformadas por el TCnl. Raúl Sandoval, Líder; Sbte. José Carrera, Navegante y Suboficial Leopoldo Vélez, Mecánico, en el primer avión.

En el segundo, Capt. Héctor Granja, Piloto; Sbte. Raúl Béjar, Navegante, y el Suboficial Celso López, Mecánico. Decolaron de Taura a las 06h24 y volando a una altura de 45.000 pies llegaron a Belem en tres horas y cincuenta y un minutos, siguiendo la ruta de la línea equinoccial, lo que significó una gran experiencia para las tripulaciones.

Al día siguiente volaron a Río de Janeiro en donde participaron de las actividades programadas para la celebración de la Semana del Ala. El TCnl. Raúl Sandoval hizo entrega de los mensajes de congratulación enviados por el Ministro de Defensa del Ecuador al Ministro de Aeronáutica del Brasil y del Comandante de la Fuerza Aérea Ecuatoriana al Jefe del Estado Mayor de Aeronáutica del Brasil. A continuación los aviadores ecuatorianos fueron condecorados por el Gobierno del Brasil con la *Medalla de Plata al Mérito Santos-Dumont*. Los *Canberra* a su regreso a Quito, el 27 de octubre, llegaron al tiempo preciso en que se cumplía la ceremonia militar por el día de la FAE en la Base Aérea *Mariscal Sucre*, siendo felicitados por el Presidente de la República Dr. Camilo Ponce Enríquez, el Comandante General de la FAE y el Alto Mando.

IV.10

MODERNIZACIÓN DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN

Para continuar con las obras de reconstrucción de los más importantes repartos de la FAE, se encargó al Comité de Vialidad del Guayas la reparación y mantenimiento de las pistas de aterrizaje de la Escuela Militar de Aviación de Salinas, instituto de tan vital importancia al que la vetustez de sus instalaciones atentaba contra el normal desarrollo de sus actividades. Se solucionaron todas estas falencias y se dotó a esta base de un nuevo y bien equipado hangar, una torre de control con todos sus adelantos técnicos, así como la construcción de una plataforma para radar, de un casino-comedor de tropa y provisión de agua potable y luz eléctrica. En este marco de modernidad, la Escuela de Aviación de Salinas recibiría, en octubre de 1959, cuatro aviones de entrenamiento avanzado Beechcraft T-34A *Mentor*, los mismos que servirían para familiarizar a los pilotos del XVIII Curso con las condiciones que encontrarían en los jets de combate en servicio.



• En octubre de 1959 llegaron a Salinas cuatro T-34A *Mentor*. Se les dio la numeración desde el 111 al 114.

•• Cadetes del XVIII Curso de Vuelo en la Escuela Militar de Aviación de Salinas; a la izquierda el viejo hangar, construido en 1942, demolido cuando se terminó de construir el nuevo, a la derecha. 13 de marzo de 1960.

A fines de 1958, se termina con la planificación y se inicia la construcción del edificio de la Escuela de Especialidades, en la Base Aérea *Mariscal Sucre*. Otra obra de singular importancia en este período, fue el Mausoleo de la FAE en el Cementerio de El Batán, a donde fueron trasladados los restos de nuestros pilotos militares fallecidos.

IV.11

OPTIMIZANDO EL PODER Y LA SEGURIDAD DE VUELO. 1959

En el año 1959, la FAE realizó dos demostraciones de lanzamiento de tropas de asalto aerotransportado y de poder de fuego, con los nuevos Meteor, F-80 y *Canberra*. La primera se realizó el 16 de abril en el polígono de Ballenita, de carácter reservado, sólo para altas autoridades del Gobierno, Junta de Defensa, Alto Mando de las Fuerzas Armadas y el II Curso de la Academia de Guerra Terrestre. La segunda exhibición se realizó el 27 de octubre, XXXIX aniversario de la FAE, en la Base Aérea *Mariscal Sucre*, que fue presenciada por el Presidente de la República, autoridades civiles, militares y extranjeras, junto al público quiteño en general. Ese día llegaron, procedentes de Venezuela, dos *Canberra* que en su viaje de ida, Quito-Caracas, hicieron el tiempo de dos horas y media, volando a 460 nudos por hora y a 47.000 pies de altura. Las tripulaciones de estos aviones estuvieron conformadas así: *Canberra* 801: Tcnl. Guillermo Freile Posso; Sbte. Marco Nardi, navegante, y Sbof. Gonzalo Fonseca, mecánico; *Canberra* 802: Mayor Alfredo Barreiro, Sbte. Luis Realpe y Cadete Ángel Córdova.



El viernes 30 de octubre de 1959, reunidos en Asamblea General Extraordinaria, el Comando del Grupo Aéreo de Quito, declaró solemnemente inaugurado el Club Social y Deportivo de la FAE, suscribiendo el Acta de Fundación de conformidad con los respectivos estatutos aprobados mediante Acuerdo Ejecutivo N° 07-AC, promulgado en el Registro Oficial N°906 del 29 de Agosto de 1959.

El 11 de agosto de 1960, el recién posesionado Presidente de la República, Dr. José María Velasco Ibarra, designó como nuevo Comandante General de la FAE al General Victor H. Suárez Haz.

Todo el año 1960 se caracterizó por la tecnificación de los miembros de la Fuerza Aérea y no hubo ningún accidente que lamentar, gracias a la preparación y disciplina de los pilotos y tripulaciones que seguían, disciplinadamente, con todas las normas y procedimientos establecidos para cada operación de vuelo.

• El *Canberra* N° 802, del Mayor Alfredo Barreiro, procedente de Caracas, rasantea sobre la multitud reunida para el festival aéreo en la Base *Mariscal Sucre*, 27 de octubre de 1959.





CAPÍTULO V

“ SOBRE SELVAS, VOLCANES Y MARES...” 1961-1974

V.1

CREACIÓN DE LA II ZONA AÉREA. 19 DE MAYO DE 1961

El 19 de mayo de 1961, se creó la II Zona Aérea con su Comando y principales instalaciones en la Base Aérea *Simón Bolívar* de Guayaquil. La jurisdicción de este nuevo reparto comprendía las provincias de Manabí, Guayas, Los Ríos, El Oro, Cañar, Azuay, Loja y Galápagos. Como su primer Comandante fue designado el TCnl. Jacinto Ochoa.



El 8 de octubre, para realzar las fiestas de aniversario de la Independencia de Guayaquil, la FAE realizó una revista aérea y demostración de potencia de fuego contra blancos situados en el río Guayas, ante una tribuna de honor para el Presidente de la República y su comitiva oficial, Alto Mando de las Fuerzas Armadas, invitados y el pueblo guayaquileño. Los diferentes escuadrones realizaron pasadas de tiro, bombardeo y lanzamiento de cohetes. El desfile cívico del 9 de Octubre en Guayaquil contó con el sobrevuelo de 16 aviones de combate de la Base Aérea de Taura, junto a tres aviones de la Fuerza Aérea Venezolana que habían venido de visita y se unieron a los de la FAE, para saludar a Guayaquil en su fiesta cívica.

V.2

NUEVO VUELO TRANSAMAZÓNICO DE TRANSPORTE

• Pagina opuesta: Sikorsky H-19B *Chickasaw* del Escuadrón de Rescate. Capaz de transportar hasta 10 hombres y dotado de una grúa electrohidráulica, visible sobre la puerta, que arriaba un cable a una distancia máxima de 30,48 metros; era propulsado por un motor radial Wright R-1300-3 de 800 HP que llevaba al helicóptero a una velocidad de crucero de 150 KPH. Junio de 1965.

•• Terminal de la flamante II Zona Aérea, recibiendo pasajeros de un C-47 en uno de los primeros vuelos de itinerario de TAME. Base Aérea *Simón Bolívar*, Guayaquil, 1962.

El 21 de septiembre de 1961, el avión C-47 N°506 de la FAE realizó un nuevo vuelo transamazónico cuando llevó al II Curso de la Academia de Guerra del Ejército y a sus directores a una gira por el Brasil. El avión estuvo piloteado por el Mayor Luis Ortega y llevaba como tripulantes al Mayor Manuel Chicaiza, copiloto, Capitán Tito Herrera, navegante y Sgto. Landeta, mecánico. Decoló de la Base Aérea *Mariscal Sucre* y aterrizó en Iquitos para reabastecerse de combustible, luego siguieron hasta Río Branco, Brasil, en donde fueron recibidos por autoridades de la Alcaldía de la ciudad.

De Río Branco volaron a Cuiabá y luego a Campo Grande, en donde pernoctaron en las instalaciones de la Fuerza Aérea Brasileña. Al día siguiente llegaron a Sao Paulo y aterrizaron en la Base Aérea de *Cumbica* para visitar el Instituto de Estudios Superiores de la FAB, donde se encontraban becados varios oficiales de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Al día siguiente llegaron al Aeropuerto *Santos-Dumont*, en Río de Janeiro. El regreso a su punto de partida fue siguiendo la misma ruta.



Esta fue la segunda vez que un avión de la FAE realizaba un vuelo a través de la selva amazónica y el Matto Grosso. El primero se lo hizo en 1951, desde Shell Mera a Río de Janeiro en un C-47 comandado por el Mayor Rafael Andrade Ochoa, su tripulación y veintidós militares como pasajeros, en un vuelo que duró 17 horas. Posteriormente, al iniciarse los vuelos del Correo Aéreo Militar (CAM), personal de vuelo de la Fuerza Aérea Brasileña siguió esta misma ruta, abierta y probada por pilotos ecuatorianos.

El 1 de enero de 1962, pidió la disponibilidad el General Victor H. Suárez Haz, Comandante General de la FAE, nombrándose en su reemplazo al Coronel Hernán Valdez Rivadeneira. En esta misma fecha el Crnl. Jacinto Ochoa fue nombrado Agregado Aéreo a la Embajada del Ecuador en Washington D.C., sustituyendo al Crnl. Carlos Dávila en esas funciones. El 16 de Mayo fue reemplazado el Crnl. Hernán Valdez como Comandante General de la FAE por el TCnl. Guillermo Freile Posso.

V.3

ALAS ROTATORIAS ECUATORIANAS Y EL GRUPO DE RESCATE. 1962-1973

A principios de los años sesentas, y ante la urgente necesidad de contar con una unidad con los medios adecuados para la búsqueda y rescate, se dispuso que un grupo de cuatro Cadetes, integrado por los señores Héctor Zambrano, Franklin Dueñas, Enrique Lavayen Ronquillo y Octavio Gándara, viajen a EEUU a recibir entrenamiento avanzado en helicópteros. Se graduaron el 8 de febrero de 1962, reciben el grado de Subtenientes y a su regreso ellos, la primera promoción de pilotos de helicópteros, se reincorporan de inmediato a la FAE.

- Segundo vuelo transamazónico. Tripulación del C-47 N° 506 en el Aeropuerto Santos-Dumont, en Río de Janeiro, Brasil. Los esquemas de colores de los aviones de la FAE comenzaban a cambiar, note la ausencia del tricolor nacional en el timón de cola, la adición de la escarapela en el fuselaje y la numeración, ahora en el empenaje. 23 de septiembre de 1961.

- Cessna H-41 *Skyhook*. Seis de estos pequeños helicópteros conformaron la primera dotación de unidades del entonces designado Escuadrón de Rescate y Salvamento N° 2113. Llanganates, 1962.



El 1 de junio llegaron a Guayaquil, a bordo de un carguero C-124C *Globemaster II* de la USAF, los primeros cuatro de un total de seis helicópteros Cessna H-41 *Skyhook*. Con esta dotación se conformó, el 4 de junio de 1962, la Escuadrilla de Vuelo N°1 del Escuadrón de Rescate y Salvamento 2113 de la FAE, como parte del Ala de Combate 21, con sede en la Base Aérea *Simón Bolívar*. Tuvo como su primer Comandante al Mayor Rómulo Peralta Palacios.

Desde entonces, la misión principal de esta unidad estriba en el rescate y salvamento en casos de accidentes aviatorios, terrestres o navales y en caso de catástrofes naturales, transporte y evacuación de personal civil o militar que requieran de auxilio y atención médica inmediata. También participa en la ayuda para cumplir con programas gubernamentales en lo educacional y cultural, distribución de material escolar o vituallas en zonas apartadas y transporte de personal técnico y científico de organismos de asistencia internacional. El actual Escuadrón de Rescate de la FAE, a lo largo de estos años, sigue haciendo honor a sus principios originales y a sus valores adquiridos.

Los primeros caídos del Escuadrón de Rescate 2113, fueron el Capt. Rafael Sánchez Wong, el Tnte. Enrique Lavayen Ronquillo y el soldado Franklin Rivera Garzón, el 4 de junio de 1964 en Mapasingue, Guayaquil, en el Cessna H-41 N° 350.



• Un H-19B en acción. En vuelo estático sobre los impenetrables manglares de las riberas de uno de los ríos de la Provincia del Guayas, el operador de la grúa ha izado y llevado a bordo el cuerpo inerte de un infortunado piloto de la FAE caído durante una misión de entrenamiento.1968.

En junio de 1965 llegaron seis helicópteros Sikorsky H-19B *Chickasaw*, y el 1 de julio de 1966 se designa Comandante al Mayor Ovidio Torres. En 1967 se integró a la FAE, como helicóptero presidencial, un Fairchild Hiller FH-1100. Este aparato prestó también valiosa ayuda en el Escuadrón de Rescate y otras misiones promovidas por Acción Cívica. El 7 de julio de 1969, mientras realizaban trabajos de fotografía en Quito con su piloto, Capitán Pablo Gándara y los fotógrafos hermanos Utreras, chocó contra unos cables de alta tensión y cayó en la quebrada del Censo, que da al río Machángara, pereciendo todos sus ocupantes.

El 23 de noviembre de 1972, se cambió la designación de esta unidad a Grupo de Rescate 221 y pasó a formar parte del orgánico del Ala de Combate 22 de la II Zona Aérea en Guayaquil; el Mayor Raúl Cousín fue nombrado su Comandante.

En agosto de 1973, la FAE adquiere seis helicópteros franceses SUD S.A.316 *Allouette*, recién salidos de fábrica, para reemplazar a los fatigados Sikorsky H-19, modernizándose así el Grupo Rescate.



El 16 de abril de 1974, se realizó una operación única en la historia del Grupo, y no sería aventurado decir que lo fue también a nivel mundial, por lo riesgosa y particular de la misma: El helicóptero *Allouette* N° 969 piloteado por el Tnte. Jorge Real Guerrero, junto al Sgto. Fausto Peñafiel, recuperaron los cuerpos de tres andinistas fallecidos desde una escarpada arista a corta distancia de la cumbre del volcán Cayambe (5.790 metros) y haciendo frente a un viento de más de treinta nudos.

En ese mismo año llegaron dos SUD S.A. 330C *Puma*, y en 1975 se compraron a la empresa privada ecuatoriana ECUAVIA, tres helicópteros Bell 47-G, para entrenamiento. De esta manera se completó el equipo necesario para el cumplimiento de las misiones asignadas en este periodo.

V.4

LA ACADEMIA AÉREA DE LA FAE. 27 DE OCTUBRE DE 1962

En junio de 1961, en vista de que la FAE no contaba con un instituto de enseñanza superior de comando, el entonces Comandante General de la FAE, General Victor H. Suárez Haz, ordenó se preparen unos cuestionarios para someter a exámenes de ascenso a todos los Oficiales, desde la jerarquía de Teniente hacia los grados superiores, y así calificarlos para sus estudios de especialización en el exterior. Se designó al Mayor Luis Ortega Jaramillo para organizar y realizar esta iniciativa. En vista del éxito obtenido en este programa, el General Suárez Haz ordenó un proyecto de estudios superiores de educación aeronáutica y, durante los últimos meses de ese año y los primeros de 1962, se dictaron tres cursos de Promoción de Oficiales.

Siguiendo con la planificación, el edificio que inicialmente estuvo destinado a la Escuela de Especialidades de la FAE pasó a albergar a la Academia del Aire, asesorada por el TCnl. USAF James Hester de la Universidad del Aire de Maxwell, Alabama. Con él se completó la organización del primer curso de Comando de Escuadrones y se consiguió amoblar casi íntegramente al nuevo edificio.

El 27 de octubre de 1962 fue una fecha muy significativa para la FAE, ya que se realizó la ceremonia militar de inauguración de la Academia Aérea. Asistieron el señor Presidente de la República, Ministros de Estado, Alto Mando Militar e invitados especiales en la Base Aérea *Mariscal Sucre*. El Jefe de la Misión Aérea de los Estados Unidos, Cml. USAF Claude Morganthy, hizo la entrega de una placa otorgada por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos a la FAE, por haber logrado un alto índice de seguridad en operaciones de transporte aéreo. Con motivo de la inauguración de la Academia, su Director, el Mayor Luis Ortega manifestó que la finalidad de este nuevo instituto de enseñanza superior es preparar a los Oficiales de la Fuerza Aérea Ecuatoriana para que, desde los puestos de mando que llegasen a ocupar, estén siempre dispuestos y aptos para conducir a la institución hacia un futuro glorioso de progreso. El Coronel Morganthy expresó también que la calidad de una Fuerza Aérea y su

• Helicópteros del Grupo de Rescate 221, adscrito al Ala de Combate 22 de la II Zona Aérea, formados para beneplácito del fotógrafo. Desde la izquierda: Bell 47-G, dos SUD S.A. 316 *Allouette* (uno estrenando camuflaje y el otro equipado con flotadores), SUD S.A.330C *Puma* y un Sikorsky H-19B. Base Aérea *Simón Bolívar*, Guayaquil, 1974.

progreso se miden por el grado de preparación y educación que la Institución proporcione a sus Oficiales y personal de tropa, y que toda Fuerza Aérea será mejor en proporción al adiestramiento que posean sus hombres. Enfatizó el lema *"El vuelo del hombre por la vida depende del poder de su saber"*, mientras auguraba el mejor de los triunfos para este nuevo instituto de educación de la FAE.

También en esta ceremonia se entregaron sables de mando, donados por los Gobiernos de España, Francia y Brasil, a los Oficiales graduados con la primera antigüedad de su curso. Posteriormente llegaron tres Oficiales de la Universidad del Aire de Maxwell, Alabama, para colaborar con la Dirección de la Academia Aérea y con el asesor TCnl. USAF James Hester, para el desarrollo de los programas y materias de los Cursos de Promoción de Oficiales y de Comando de Escuadrones. Esta fue una ayuda muy valiosa, ya que se iniciaron nuevos cursos como el de Comando de Escuadrones para Capitanes, para alumnos pilotos a distancia o residentes.

Desde entonces, las actividades de la Academia Aérea, más tarde Academia de Guerra Aérea, estuvieron destinadas a dictar una gran variedad de cursos y seminarios que, sumados a los cursos profesionales que el Oficial recibe a lo largo de su carrera militar, lo capacitan para cumplir con las funciones propias de la Institución en los diferentes campos que su aplicación técnica requiera.

El 15 de julio de 1962 se realizó la inauguración del nuevo terminal internacional del Aeropuerto *Simón Bolívar* de Guayaquil. Las luminarias de la pista y nuevas instalaciones entraron a operar con toda su capacidad, en el tráfico diurno y nocturno para todo tipo de aviones civiles y militares.

V.5

TRANSPORTES AÉREOS MILITARES ECUATORIANOS. TAME



La creación de TAME es producto de una combinación inteligente entre cubrir una necesidad de autofinanciamiento que requería la FAE y la decisión de brindar un servicio patriótico de transporte a las zonas alejadas del país, donde las vías de comunicación eran mínimas. Paralelo a estos factores, cada vez era más imperativo lograr altos niveles de entrenamiento para los pilotos de la FAE, lo cual, a su vez, exigía grandes gastos. De allí que la propuesta formal de crear una aerolínea la hizo, a través de su tesis de grado para ascender a Mayor, el Capitán Luis Ortega Jaramillo, en la cual planteó el esquema organizativo, los costos de operación, las rutas y los objetivos a cubrirse. El TCnl. EM. Avc. Guillermo Freile Posso, Comandante General de la FAE desde el 16 de mayo de 1962, dio su autorización y delegó el proyecto al Alto Mando de la FAE para organizar la empresa estatal de transporte aéreo, con el propósito primordial de solucionar las necesidades de unificación e intercambio entre los diferentes sectores del país, como una entidad del sector público adscrita a la Fuerza Aérea Ecuatoriana, con autonomía administrativa y financiera. Posteriormente, y cuando ejercía las funciones de miembro de la Junta Militar de Gobierno, el Cml. Freile Posso fue quién viabilizó la expedición del decreto que creó a TAME el 17 de diciembre de 1962.

• Los C-47 de la FAE tuvieron que ser reacondicionados en su configuración militar interna para atender el servicio de pasajeros. El volcán Cotopaxi al fondo durante un día ideal para volar. diciembre de 1962.

Esta línea aérea surgió como un elemento integrador de las zonas más apartadas del Ecuador. La organización de este servicio también dio una nueva oportunidad de entrenamiento a las tripulaciones de la FAE, ya que realizaron vuelos en las rutas rechazadas por empresas de aviación comerciales, por no considerarlas rentables, como el tan esperado servicio a la extensa y rica Región Oriental.

Terminada la planificación, la flamante empresa tomo el nombre oficial de *Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos*, TAME. El 4 de diciembre de 1962, inició sus operaciones con aviones C-47, que debieron ser reacondicionados en su concepción militar interna para atender el servicio de pasajeros. Salieron de Quito para Tulcán, Esmeraldas, Manta, Latacunga, Ambato, Riobamba, Guayaquil, Cuenca, Loja y Machala.



Con TAME se produjo una real y positiva integración nacional, que aproximó a las ciudades limítrofes del sur y norte del país con otras importantes de la costa, sierra y oriente, sin reparar en el factor económico, pues algunas de las rutas no cubrían totalmente los gastos de operación, no obstante gratificaron la aspiración de servicio del personal de la FAE y el sentimiento patriótico de contribuir al progreso del Ecuador por encima de cualquier recompensa.

El 6 de diciembre se inauguraron los vuelos a las poblaciones orientales de Pastaza, Sucúa y Tena. El 17 de ese mes se llevó a efecto la entrega de un nuevo avión C-47 y se realizó un vuelo especial con autoridades en la ruta Quito-Guayaquil-Quito.



Para fines de ese año se completó la reactivación de la Base Aérea de Baltra, Galápagos, para iniciar la incorporación del Archipiélago al continente. Al contar la FAE con esta nueva base aérea operativa, se fortaleció la seguridad nacional, la moral de los habitantes de las islas subió en alto grado y se fomentó el desarrollo turístico con la mejora de sus servicios aeroportuarios.

El 6 de junio de 1963 se realizó el vuelo inaugural de TAME, en un avión C-47, a la Base Aérea de Baltra. El avión estuvo tripulado por el TCnl. Guillermo Freile Posso, Comandante General de la FAE y como copiloto el TCnl. José M. Montesinos, Jefe de TAME en Guayaquil. Como invitados iban los Oficiales del Estado Mayor de la FAE y representantes de la prensa de Quito y Guayaquil. Para conmemorar este vuelo, se emitieron sobres y estampillas postales con motivos alusivos a la belleza de las islas del Archipiélago de Colón, Galápagos. El 18 de junio, con el Decreto N° 1020, promulgado en el Registro Oficial N° 272, se legalizó y oficializó la existencia de TAME, *Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos*, para que continúe sirviendo al país.

• Dos Douglas DC-6B de TAME, equipados con radar, en la plataforma del Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito. 1966.

•• Cuatro potentes motores turbohélices Allison T-56A-14, de 4.910 HP cada uno, llevan a este Lockheed L.188 *Electra* de TAME a su sitio de aparcamiento en el mismo aeropuerto. 1975.

En septiembre de 1964 y marzo de 1965 llegaron para la empresa los primeros dos cuatrimotores Douglas DC-6B, equipados con radar, y, en los años siguientes, TAME y la FAE contarían con un total de seis de estos fuertes y confiables transportes cuatrimotores, hasta su reemplazo por los Lockheed L.188 *Electra* en 1975.

V.6

LA FAE DURANTE LA JUNTA MILITAR DE GOBIERNO. 1962-1966



El 11 de julio de 1962 se produjo un cambio en el Gobierno Nacional y asumió el Poder, en nombre de las FFAA, la Junta Militar de Gobierno integrada por el Contralmirante Ramón Castro Jijón, en representación de la Armada, Presidente de la Junta de Gobierno; Los Generales Marcos Gándara Enríquez y Luis Cabrera Sevilla por el Ejército y el Teniente Coronel Guillermo Freile Posso por la FAE, quien a los pocos días fue ascendido al grado de Coronel EM de Aviación. En esta misma fecha fue nombrado Comandante General de la FAE el Teniente Coronel EM Jorge Salgado Morillo.

El 12 de julio, la Junta Militar de Gobierno, con Decreto Supremo N° 06, publicado en el Registro Oficial N° 02, del 12 de Julio de 1963, resuelve que la Dirección de Aviación Civil pase del Ministerio de Obras Públicas al Ministerio de Defensa Nacional y sea un organismo dependiente de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Se nombró como Director General de Aviación Civil al Coronel Carlos Elizalde Cabal.

El 5 de diciembre de 1963, con Decreto Supremo N° 1143, publicado en el Registro Oficial N° 122, se promulga la Ley de Aviación Civil, que regula las operaciones de las compañías de aviación nacionales e internacionales y, por esta misma ley, se conforma el Consejo Nacional de Aviación Civil, máximo organismo regulador de la política aeronáutica en el país.

• Durante poco tiempo, entre 1962 y principios de 1965, la FAE decoró a sus aviones de manera distinta a la acostumbrada, tal como lo evidencia esta bella fotografía de un T-6D en vuelo sobre el mar, con la Puntilla de Santa Elena y su base de la Escuela Militar de Aviación de Salinas al fondo. Abril de 1963.

•• Pilotos del Escuadrón 2112 del Ala de Combate N° 21 junto a uno de los últimos F-80C operativos entonces, el FT-872. Base Aérea de Taura. Agosto de 1964.





En vuelo que salió de Sucúa rumbo a Quito, el 17 de enero de 1964, desapareció el Coronel de EM de Aviación SP Dn. Edmundo Carvajal Flores. Este legendario Comandante, prestigio y gloria de la FAE, será siempre recordado en la historia de la aviación ecuatoriana por su intrepidez, seguridad y sabio liderazgo, así como en su vida pública como conferencista, investigador, maestro universitario, congresista y deportista. Todos los esfuerzos que se hicieron por recuperar sus despojos fueron infructuosos. Hasta el día de hoy, la selva impenetrable de nuestra Región Oriental esconde los restos de la avioneta Cessna 180 de ATESA que piloteaba y se guarda el secreto de su destino.

En la tarde del 23 de octubre de 1964, llegaron a la Base Aérea de Taura dos nuevos aviones de entrenamiento T-33A, como parte del programa de ayuda militar de los Estados Unidos de Norteamérica. Vinieron piloteados por los Oficiales de la USAF Mayor Whitehead y Capitán Ryan.

- Gloster *Meteor* FR.9 del Escuadrón 2111 del Ala de Combate N° 21. Base Aérea de Taura, septiembre de 1964.

- Este Lockheed T-33A recibe los cuidados y atenciones de los armeros para una misión de entrenamiento táctico; note las cargas de napalm. Taura. Abril de 1965.



- Mayo de 1965. La Escuela Militar de Aviación de Salinas da la bienvenida a las Cessna T-41A, al tiempo que la FAE decide volver a dar color a los timones de cola de sus aviones.

Para el mes de abril de 1965, la Escuela Militar de Aviación de Salinas recibió ocho avionetas Cessna 172/T-41A *Mescalero*, para el entrenamiento de la XX Promoción de Cadetes. Doce unidades más serían recibidas por este mismo instituto en 1970. Tres meses después fueron retirados del servicio los obsoletos Lockheed F-80C y devueltos a EEUU.



El 4 de junio de 1965, la FAE recibió a los dos primeros T-28A Trojan, y más adelante fueron llegando más unidades hasta completar un total de veinte unidades, destinados para el entrenamiento avanzado en la Escuela de Aviación Militar. Al año siguiente se incorporarían al Escuadrón de Combate 2113 del Ala de Combate N° 21, los T-28D, versión de ataque de este potente monomotor.



El día 27 de mayo de 1966, la Junta Militar de Gobierno entregó el poder de la Nación al Presidente Interino de la República, Dr. Clemente Yerovi Indaburu. El 31 de mayo, con motivo del cambio de gobierno, fue nombrado Ministro de Defensa Dn. Fausto Cordovéz Chiriboga y como Comandante General de la FAE el señor Coronel E.M. José Banderas Román en reemplazo del Coronel E.M. Jorge Salgado Morillo, designado nuevo Representante ante la Junta Interamericana de Defensa en Washington DC.

Se realizó por primera vez en la Institución una ceremonia solemne de cambio de mando en tierra y aire con la presencia del Presidente de la República, Ministro de Defensa, Autoridades civiles, militares y extranjeras. El aspecto más sobresaliente de la ceremonia constituyó el vuelo de escuadrones en formación cerrada, liderados por el Comandante General saliente, Crnl. Salgado Morillo, quien, a la segunda pasada de la formación sobre la tribuna se separó de la misma y aterrizó, para acto seguido dar parte al Ministro de Defensa y efectuar la entrega del mando. Mientras tanto asumió el liderazgo de la formación en el aire el nuevo Comandante, Crnl. José M. Banderas Román, y todo el grupo de aviones hizo una última pasada sobre la tribuna para luego proceder al aterrizaje. Fue una ceremonia muy emocionante y significativa que levantó el espíritu de compañerismo en los pilotos e hizo renacer la tradición y el orgullo incomparable de ser *Caballeros del Aire*.



- Uno de los veinte T-28A de la Escuela de Aviación. Este exitoso modelo, diseñado por la North American para reemplazar al no menos célebre T-6, llevaba una planta motriz Wright R-1300-1 Cyclone, radial de siete cilindros en estrella, con 800 HP. Salinas, julio de 1966

- T-28D Trojan del Escuadrón 2113 del Ala de Combate N° 21 en la Base Aérea Howard, Panamá, durante la exitosa Operación *Troyano Salvaje*. Agosto de 1966.

- El North American T-28D tenía un motor Wright Cyclone R-1820-56A de 1.425 HP de nueve cilindros en estrella. Base Aérea de Taura. 1966.

En el mes de junio de este año, la FAE recibió los T-28D *Trojan*, incorporándolos al Escuadrón de Combate 2113 del Ala de Combate N° 21. Ya para esta época este reparto se había convertido en baluarte de la defensa nacional, con un prestigio cimentado a partir de su profesionalismo y dedicación; una muestra de ello fue la destacada participación del Escuadrón 2113 en la Operación *Troyano Salvaje*, que se realizó en la Base Aérea Howard, Panamá, en agosto de 1966. Esta competencia internacional contó con la asistencia de varios escuadrones de aviones T-28D de la USAF y de Latinoamérica. El Escuadrón ecuatoriano fue galardonado como el triunfador en el puntaje general y uno de nuestros pilotos, el Capitán Luis Guevara Vaca, obtuvo el mejor puntaje en tiro de ametralladoras, con 97 impactos en el blanco de 100 cartuchos disparados.

V.7

LOS PROGRAMAS DE EDUCACIÓN Y SALUD DE LA FAE. 1966-1968

A fines de octubre se inauguró la Escuela FAE N° 1, en Quito, como una ayuda para que los hijos del personal de Aerotécnicos reciban educación por cuenta de la Institución. Esta obra pudo realizarse gracias a la valiosa ayuda e intervención de las señoras esposas de los Oficiales de la FAE, presididas por la señora Marcela Suárez de Banderas. Este primer centro de enseñanza empezó con 360 alumnos.

Desde comienzos del año de 1967, se llevó a cabo un programa de acción cívica que se llamó *Alas para la Salud*. La FAE envió en un transporte C-47 a un grupo compuesto por un médico, un dentista y enfermeros para atender a pobladores de las zonas alejadas del país, aquellos que no tienen oportunidad de acercarse a ningún centro médico para cuidar de su salud. En forma gratuita se les alivia de sus males, proporcionándoles medicinas, vacunas, tratamiento, etc., a la par que se dictan conferencias educativas de prevención y cuidados sanitarios y ambientales. Este servicio al pueblo ecuatoriano se sigue prestando hasta la actualidad.



En el mes de mayo se inauguró la Escuela FAE N° 2 en Guayaquil, coincidiendo con la iniciación del año escolar en la Región Litoral. Esta escuela tuvo en su iniciación más de 300 alumnos y fue otra gran ayuda de la Institución para los hijos de los Aerotécnicos.

A comienzos del año 1968, y a pesar de haberse iniciado la etapa invernal en todo el resto de la República, la provincia de Loja sufrió el azote de una dura e inclemente sequía. La FAE, siempre dispuesta a prestar auxilio donde se lo necesite, estableció un puente aéreo y con sus aviones C-47 transportó víveres, medicinas y ayuda para la evacuación de los damnificados. El puente aéreo se mantuvo durante todo el mes de abril.

Cabe hacer especial mención que durante todo el año 1968 se dio un gran impulso al servicio del programa *Alas para la Salud*. Los primeros meses del año se concentró este servicio en las provincias del sur afectadas por la sequía, además se emprendieron verdaderas cruzadas sanitarias al llegar a las regiones más inhóspitas del Ecuador con vituallas, suministros, transporte y atención médica y dental a millares de campesinos que jamás habían recibido una atención semejante y vivían en calamitosas condiciones de insalubridad.

El TCnl. EM Snd. Avc. Dr. Luis A. Hidalgo, Jefe Asesor Médico de la FAE, lo expuso así: *"Es sensible reconocer que el progreso de la salud pública observado en muchos países a través del tiempo, no coincide con lo que en el Ecuador ha sucedido, especialmente en el medio rural. Esta realidad obligó a que la FAE, por medio de su Servicio Médico y en acto de estricta justicia, ejecute un Programa de Salud de carácter demostrativo nacional, en el que debe integrarse, en toda su plenitud, las acciones encaminadas a sanear el medio ambiente con las medidas adecuadas"*.

• Destinados al Oriente, estos botes fueron transportados en un C-47 de la FAE dentro de sus programas de ayuda a la comunidad. Personal en servicio para el efecto posa para la cámara antes del vuelo. Base Aérea *Mariscal Sucre*, Quito, 1967.

V.8
EL GRUPO ACROBÁTICO DE LA FAE ÁGUILAS. 1967



El soberbio nivel de entrenamiento de los pilotos de combate de la FAE, sumado al atinado y prolijo profesionalismo de sus técnicos de mantenimiento, elevó al equipo Gloster Meteor FR.9 a su máxima performance para fines de los años sesentas e imprimieron el resultado perfecto de esta combinación en una, literalmente hablando, meteórica y brillante página en la historia del Escuadrón 2111 del Ala de Combate N° 21.

A principios de 1966, esta unidad tenía como su Comandante al Coronel Luis Morejón Almeida y como Segundo Comandante al Mayor Iván Puyol Mejía; este último Oficial estaba deseoso de rehabilitar al Escuadrón 2111, temporalmente fuera de operaciones por falta de pilotos. El Mayor Puyol convocó a los pilotos del Escuadrón 2112, equipado con aviones T-33, y del Escuadrón 2113, equipado con T-28C/D, para asistir a un curso intensivo sobre el Meteor y elegir así, sobre la base de sus calificaciones, a los mejores para pasar a formar parte del Escuadrón 2111. Era la primera vez que se brindaba una oportunidad semejante a los jóvenes Oficiales de la FAE.

Mientras se encontraba como instructor en la Escuela Militar de Aviación de Salinas, se enteró de este particular el Teniente Marco Benítez, galardonado como *Outstanding Pilot* y primera antigüedad de su curso en Vance A.F.B., EEUU, en agosto de 1960, y experimentado piloto de caza en los desaparecidos F-80 del Escuadrón 2112. En el acto, Benítez solicitó al Tcnl. Rafael Andrade Vivero, Director de la Escuela, su pase a Taura, el cual le fue concedido.

El resultado del curso en Taura designó a los señores Subtenientes Fernando Valdivieso, Marco Chávez, Ramiro López y Guillermo Navarrete, con el Teniente Marco Benítez, como nuevos integrantes del Escuadrón 2111. Por su antigüedad y méritos fue nombrado Comandante Encargado de este Escuadrón el Tnte. Benítez, mientras se produce la separación voluntaria de la FAE, por razones personales, del Sbte. Valdivieso.

Durante el transcurso de 1966, los cuatro pilotos restantes se familiarizaron a conciencia con sus Meteor, a la vez que fortalecían su camaradería y precisión de vuelo en prácticas de combate y formación. En el lapso de 1966 a 1967, el Tnte. Benítez hizo 250 horas en este avión y con sus compañeros ya gestaba la idea del grupo acrobático, haciendo toda clase de acrobacias en el ala. Demos paso a sus recuerdos: *"Empezamos los cuatro totalmente a escondidas. Nos reuníamos sobre el mar, entre Salinas y Posorja, y poco a poco empezamos a hacer una secuencia de maniobras. Primero con qué potencia entrar, con qué potencia salir; con qué banqueo y a qué velocidad hacerlo. En una de esas chocamos con Marco Chávez. Tan cerca volábamos que su punta de ala izquierda me topó el empenaje mío de cola, me voló el elevador y nos embarrenamos los dos. Felizmente salimos y logramos salvar los aviones. Como Marco en la colisión estropeó su tubo pitot, perdió su velocímetro, así que volvimos guiándolo a Taura y aterrizamos en formación."*

Un día, durante el primer trimestre de 1967, el Tnte. Marco Benítez finalmente acudió al despacho del Mayor Iván Puyol, que entonces estaba de Comandante Encargado de la Base, y le manifestó todo lo que ocurría a sus espaldas; su superior, lejos de arrestarlo en ése instante por indisciplina de vuelo, demostró comprensión y gran interés por presenciar

• Aviones Gloster Meteor FR.9 del Grupo Acrobático Águilas fotografiados desde un T-33A de escolta. Diciembre de 1967.

tales maniobras y le ordenó preparar una exhibición del grupo sobre la Base. *"Hicimos la primera presentación en Taura entre mayo y junio de 1967. Aterrizamos, nos parqueamos, nos bajamos de los aviones, recibí el parte de mi escuadrilla, di parte a mi Mayor Puyol y él, en vez de arrestarme, nos felicitó públicamente a todos. Le solicité que nos permita seguir practicando sobre la Base y decolar en formación de cuatro, lo cual también estaba prohibido. Así fue, aunque tan sólo hacíamos las acrobacias en el ala cuando estábamos fuera y lejos de allí, pues sobre la Base estábamos autorizados a hacer únicamente pasadas en formación.*

Un día de esos llegó el Comandante titular de la Base, mi Coronel Luis Morejón Almeida; me llama y me dice: -Flaco, sé lo que usted ha hecho y sé que no le han querido arrestar. Bueno, ¡yo sí quiero arrestarlo! Yo soy el Comandante y quiero verlo por mí mismo. ¡Mañana a las 10h00!

"Para entonces ya nos llamábamos Águilas, pues, cuando yo era Cadete fui alumno de mi Coronel Manuel Chicaiza Méndez, que era un Águila y yo adopté su nombre. Ya nacimos así: Águila 1, Águila 2... , se acostumbraba adoptar el nombre del líder".



La presentación se hizo a la hora convenida, hicieron pasadas en formación a baja altura, luego un primer roll tonel, un segundo roll tonel para el otro lado y un loop. Todo a baja altura; luego la bomba y pasadas rasantes invertidos sobre la pista. Hicieron perfectamente lo que sabían hacerlo bien. Terminada esta espectacular demostración de 45 minutos, los pilotos se sorprendieron al aterrizar: *"...cosa rara. ¡Toda la Base abajo!, era todo el personal, inclusive el administrativo, Oficiales y tropa, ¡todos en la plataforma formados!". El Coronel Morejón ordenó al personal de tropa formar un cuadro e improvisó un emotivo discurso congratulando a los aviadores, orgulloso de que este evento se haya producido en el reparto bajo su mando. Dio su total autorización para que el grupo se mantenga con sus prácticas y, aún más, sugirió la presencia de un quinto integrante, un Solo, al igual que en todas las escuadrillas acrobáticas del mundo: "... así me dijo: -creo que necesitan un loco. Un solo que rellene el show-. Así fue como me acerqué al Segundo Comandante de la Base, el Mayor Iván Puyol, para solicitarle que se integre a los Águilas. Mi Mayor Puyol aceptó y nos dio todo su entusiasmo y pericia para la planificación de las coreografías aéreas, ¡y ni qué decir de su caballerosidad!, pues yo, un Teniente, un subordinado a él, era el líder de la escuadrilla...".*



• Pasada en baja velocidad, a 130 KTS, con flaps y tren de aterrizaje abajo en formación de diamante. Guayaquil, 25 de julio de 1967.

•• El Mayor Iván Puyol demuestra la manera de quitar las impurezas y objetos extraños de la pista en una sola pasada. Quito, 5 de diciembre de 1967.



A principios de julio, el Jefe de estado Mayor de la FAE, Coronel César Rohon Sandoval, se acercó a Taura y presenció otra brillante demostración del grupo acrobático, les refrendó su apoyo, autorizó al grupo a continuar y ordenó a los Águilas que se preparen para su debut oficial en las festividades porteñas del 25 de julio de 1967 sobre el río Guayas, frente al Malecón de Guayaquil, ante el Presidente de la República, autoridades civiles y militares y público en general. Así fue como se llegó a presentar, por primera vez en público, el Grupo Acrobático de la FAE *Águilas*, compuesto por el Tnte. Marco Benítez, líder, Mayor Iván Puyol, *Solo*, y los ya Tenientes Guillermo Navarrete, Marco Chávez y Ramiro López. Fue una demostración muy aplaudida por la ciudadanía que admiró con creces su valor, entrenamiento y preparación. Su siguiente exhibición fue en Quito, el 5 de diciembre de 1967; una vez terminada, el Presidente de la República, Dr. Otto Arosemena Gómez, impuso a los aviadores la condecoración *Cóndor de los Andes* en el grado de *Caballero*. Esa fue la última vez que la escuadrilla se presentó públicamente, pues oscuras circunstancias provocaron su desbande y desaparición.



El 12 de noviembre de 1968, cerca de Pifo, en una zona azotada por una tormenta eléctrica se estrelló fatalmente el Canberra BE-391 piloteado por el Teniente Ramiro López, junto al Teniente Navegante Tobías "Antulo" Vera Manzo. Ese mismo año, el recientemente ascendido Capitán de Aviación Marco Benítez solicitó su baja del servicio activo. Los inolvidables momentos de su paso por la escuadrilla acrobática que creó y lideró en la FAE los quiso resumir así: *"Ahora, recordando aquellos días y a mis compañeros... Si bien fuimos escogidos por nuestras calificaciones, por nuestras buenas notas, Dios hizo que nos juntáramos. Grandes amigos, ¡excelentes pilotos eran ellos!... Dios quiso que nos juntáramos los cuatro..."*.

• *Águilas* en Formación de Diamante.

•• De izquierda a derecha: Teniente Marco Chávez, Capitán Marco Benítez, Mayor Iván Puyol, Teniente Ramiro López y Teniente Ramiro Navarrete. Base Aérea *Mariscal Sucre*, Quito, diciembre de 1967.

V.9

MODERNIZANDO LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD AERONÁUTICA

El 26 de octubre de 1967, en el terminal del Aeropuerto *Simón Bolívar* de Guayaquil y en el *Mariscal Sucre*, de Quito, simultáneamente se inauguraron modernos sistemas de comunicaciones aeronáuticas. La inauguración fue realizada por el Ministro de Defensa, Dn. Agustín Febres Cordero, en representación del Presidente de la República. También se instalaron nuevos sistemas de navegación como VOR y DME. Con estos avances la Dirección de Aviación Civil dotó de una gran ayuda a las compañías de aviación y a los aviones militares nacionales y extranjeros que surcaban nuestros cielos. De esta manera el Ecuador se ubicó a la altura de las naciones más avanzadas en seguridad de tránsito aéreo. Este acontecimiento fue uno de los hitos históricos de las obras cumplidas por la Dirección de Aviación Civil y la FAE durante 1967.

El 29 de agosto de 1968, dejó de ser Comandante General de la FAE el General José M. Banderas Román y fue nombrado en su reemplazo, el 1 de septiembre, el Coronel EM Francisco Solórzano Hernández.

V.10

RECONOCIMIENTO Y HOMENAJE AL DR. JOSÉ MARÍA VELASCO IBARRA

El 1 de enero de 1969, el Cml. EM Cesar Rohon Sandoval, fue nombrado Comandante General de la FAE por el Presidente Dr. José María Velasco Ibarra. El 27 de octubre, se realizó en la Base Aérea de Taura una ceremonia especial en la cual el Comandante General impuso el *Ala de Comandante Piloto Honorario de la Fuerza Aérea Ecuatoriana*, al Presidente Velasco Ibarra, en reconocimiento a su valiosa e importante ayuda brindada al desarrollo y modernización de la FAE en sus distintos periodos presidenciales.

Tan ilustre mandatario, que influyó en la política ecuatoriana por más de treinta y cinco años, hizo realidad su ideal de dedicación al servicio de la patria y de las FFAA, para vencer el estado de inercia y de duda que hasta entonces había primado en sus antecesores. Desde 1935, el Dr. Velasco Ibarra se convertiría en uno de los más grandes patriotas que entregaron su capacidad al engrandecimiento de la aviación militar ecuatoriana, reconociendo en ella el pilar fundamental del progreso y la seguridad nacional.

El honor que le hacía la Fuerza Aérea Ecuatoriana fue correspondido por el Presidente con un hermoso y emotivo discurso, en el que destacaba la importancia que tenía el arma aérea para la defensa de la Patria, y del cual se desprenden estos pensamientos: *"Si yo hubiera podido elegir mi vocación, hubiera elegido la de aviador. Desprenderme de la tierra, alejarme de la oscuridad y miseria que abunda en la tierra, y subir a los aires y ser el señor del espacio, me parece a mí una de las cosas más grandes y bellas, y por esto os digo a vosotros que, de manera especial, es la aviación y ser aviador lo que me ha merecido siempre la mayor simpatía y la mayor atención"*.

V.11

RECORDANDO AL SUBTENIENTE JOSÉ ERNESTO BÁEZ

El 6 de septiembre de 1969, dos aviones Douglas C-47 de la FAE, que hacían el servicio regular de TAME, fueron secuestrados por extremistas ecuatorianos en la denominada Operación *Ho-Chi-Minh*. El avión con número de serie 43431, que cubría la ruta Quito-Manta-Quito, estaba tripulado por el Mayor Fausto Sevilla y copiloto el Sbte. José Ernesto Báez. El otro avión, con número de serie 43969, piloteado por el TCnl. Jaime Pazmiño y como copiloto el Sbte. Rodrigo Jácome Harb, volaba la ruta Quito-Esmaldas-Quito. Los aviones fueron desviados de su ruta y obligados a seguir hacia Cuba pero aterrizaron para repostar en Tumaco, Colombia, pues no tenían suficiente combustible para alcanzar la isla caribeña.

Durante el vuelo a la ciudad colombiana, dentro del C-47 número 43431 se vivieron angustiosos momentos, ya que el Sbte. José E. Báez fue cruelmente asesinado por uno de los alterados criminales, lo que marcó un suceso jamás acaecido en nuestro país. Una vez que el avión aterrizó en Tumaco, su cuerpo inerte fue arrojado a la pista por la puerta del avión antes de detenerse frente a la plataforma, a las 08h25.

La operación fue planificada con gran sincronización; cuatro minutos después el otro C-47 tomaba pista y las autoridades del Aeropuerto *La Florida* de Tumaco suspendieron en ese momento todas sus operaciones y se creó gran confusión en el tráfico aéreo por esta llegada tan inesperada y dramática de los aviones ecuatorianos.

La Aviación Civil de Colombia fue alertada inmediatamente de la emergencia y también fue informado el Presidente de Colombia, Dr. Carlos Lleras Restrepo, quien ordenó a su Ministro



• El Subteniente José Ernesto Báez, en un T-28A. Salinas, septiembre de 1966.



de Defensa actuara para ayudar al Ecuador en esta circunstancia. Al mismo tiempo, el Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, ordenó al Embajador del Ecuador en Colombia, Dr. Vicente Burneo, asuma la responsabilidad para la negociación y liberación de los aviones y sus ocupantes ya que los secuestradores, que se mostraban inflexibles en sus exigencias, amenazaban con continuar asesinando a los rehenes.

Antes del decolaje, el 43431, tuvo que regresar a la plataforma a causa de una falla mecánica, razón por la cual un tercer C-47 de la FAE voló a Tumaco llevando repuestos. El transbordo de los pasajeros y tripulación fue dramático, en medio de la amenaza de las armas de los secuestradores. Posteriormente decolaron con rumbo a Cuba, país del cual tanto pasajeros, tripulación y aviones, retornaron al día siguiente.

El otro avión de FAE regresó a Quito trayendo el cadáver del Sbte. Báez y al Sgto. Mecánico Gerardo Amaguaña, herido por los secuestradores.

El Sbte. José Ernesto Báez, apreciado joven Oficial de nuestra Fuerza Aérea, había nacido en Quito el 17 de febrero de 1945 y se graduó de bachiller en el Colegio San Pedro Pascual de la misma ciudad. Realizó su primer vuelo *solo* en Cessna T-41A, el 28 de abril de 1966; siendo su instructor el Tnte. Galo Coronel Drouet. Su adiestramiento avanzado lo realizó en T-28A, en el cual voló solo el 6 de septiembre de 1966. Perteneció a la XX Promoción de Oficiales graduados en la Escuela de Aviación *Cosme Rennella*.

V.12

1970. AÑO DEL CINCUENTENARIO DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA

En julio de 1970, la FAE compró sus primeros tres aviones británicos Hawker Siddeley (AVRO) HS.748, uno de los cuales se recibió con interiores en configuración ejecutiva, pues sería el nuevo avión presidencial y para su entrenamiento las tripulaciones viajaron a Manchester, Inglaterra. El primer grupo viajó del 2 de agosto al 22 de septiembre, fecha en que fue entregado el primer avión, que llegó a Quito el 26 de octubre de 1970; el segundo grupo partió el 29 de agosto del mismo año. Estos aviones se convirtieron en el reemplazo de los inolvidables y eternos Douglas C-47, que venían sirviendo a la FAE desde 1947.



• El Douglas C-47 N° 43431, sometido a mantenimiento mayor después de su forzado viaje a Cuba. Base Aérea *Mariscal Sucre*, Quito, septiembre de 1966.

•• Dos English Electric *Canberra* Mk.6 del Escuadrón de Combate N° 1112. Detrás de ellos se ven tres DC-6B de Ecuatoriana de Aviación y un D.H. *Comet IV* de AREA, primer avión de pasajeros a reacción en servicio en el Ecuador. Quito, 1970.

La celebración de la FAE, al cumplirse el Cincuentenario de la creación de su primera Escuela Militar de Aviación el 27 de octubre de 1920, no se pudo llevar a cabo pues se vio empañada por el misterioso secuestro del Comandante General, Gral. César Rohon Sandoval, quien apareció sano y salvo pocos días después. El día 2 de diciembre, el Gral. Rohon dejó la Comandancia y viajó a Washington a la Junta Interamericana de Defensa. El Dr. Velasco Ibarra, nombró como nuevo Comandante General de la FAE al Gral. Julio Espinosa Pineda, dispuso la salida del país de las misiones militares de los EEUU y se suspendió el Programa de Ayuda Mutua, de modo que, con el tiempo, los escuadrones de aviones T-33 y T-28D empezaron a disminuir sus operaciones de vuelo y a dejar en tierra paulatinamente sus máquinas por falta de apoyo logístico. Los T-33 operarían ininterrumpidamente hasta 1973 pero por los problemas logísticos que derivaron el cese de dicho programa, fueron desactivados en 1976.

V.13

LA ESCUELA SUPERIOR MILITAR DE AVIACIÓN COSME RENELLA BARBATO. SALINAS, 15 DE OCTUBRE DE 1971.

El 15 de octubre de 1971, se expide el Decreto Supremo N° 1537, y es publicado en el Registro Oficial N°. 335, el 21 de octubre de 1971. Por medio de este documento, se autorizaba a impartir educación académica superior en dicho instituto, conocido desde 1942 como Escuela Militar de Aviación. El Decreto antes nombrado establecía:

“JOSÉ MARÍA VELASCO IBARRA, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, CONSIDERANDO: Que la Escuela Militar de Aviación fue creada mediante Decreto Legislativo de 27 de octubre de 1920, con el propósito de formar a los futuros oficiales de la Fuerza Aérea Ecuatoriana; .- Que es deber del estado honrar la memoria de los pioneros de la Aviación Militar del País, a fin de perpetuar su nombre como ejemplo de sacrificio y abnegación, para las futuras generaciones de oficiales de la Fuerza Aérea; .- Que es necesario, por lo mismo, dar una nueva orientación a dicho Instituto Militar, en base de conocimiento técnico - profesional de nivel superior, a fin de propender al desarrollo de la Institución y por consiguiente al del País; .- En uso de las facultades de que se halla investido; y, .- A pedido del Ministerio de Defensa Nacional.- DECRETA:

Art. 1. - La Escuela Militar de Aviación que funciona en la ciudad de Salinas, provincia del Guayas, constitúyese en Escuela Militar de Aviación con el nombre de “ Cosme Rennella Barbatto “, en honor al máximo pionero de la Aviación Militar Ecuatoriana.- Art. 2. - La educación de bachilleres que ingresen como cadetes a la Escuela Militar de Aviación corresponderán a los dos primeros cursos de las Facultades de Ciencias Físico Matemáticas y de Administración de las Universidades del País; en tal virtud, dichos Establecimientos reconocerán los estudios académicos efectuados por los cadetes en los cursos militares, quienes podrán continuar sus estudios en cualquier Universidad o Establecimientos de Educación Superior, una vez que hayan aprobado el curso correspondiente, en base de los programas de estudio y de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 62 de la Ley de Educación Superior.- Art. 3. - El Reglamento de Régimen Interno que se expedirá dentro del plazo de sesenta días, a partir de la vigencia de este Decreto, determinará la organización y funcionamiento del referido Instituto.- Art. 4. - El personal necesario para el cumplimiento de las funciones de la Escuela Militar de Aviación “ Cosme Rennella Barbatto “, se establecerá en el Orgánico de la Fuerza Aérea.- Art. 5. - Las disposiciones de este Decreto prevalecerán sobre las especiales, generales y reglamentarias que se le opongan y entrarán en vigencia a partir de esta fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.- Art. 6. - De la ejecución del presente Decreto encárgase a los señores Ministros de Defensa Nacional y de Educación Pública.- Dado en el Palacio Nacional, el 15 de octubre de 1971, - F) J.M. Velasco Ibarra, Presidente de la República del Ecuador.- f.) Luis E. Robles Plaza, Ministro de Defensa Nacional.- f.) Francisco Jaramillo, Ministro de Educación Pública.- Es copia.- Lo certifico.- f.) Francisco Díaz Garaicoa, Secretario General de la Administración Pública.”

Desde entonces, su logro principal es haber entregado a la República del Ecuador y a la FAE, 50 promociones de Subtenientes pilotos y 19 promociones de especialistas a las filas de la Institución. Su presencia en la Península de Santa Elena es cada vez más valorada por la población, gracias al aporte cultural y cívico que viene desarrollando.



• Cessna T-41D *Mescalero* de la Escuela Superior Militar de Aviación *Cosme Rennella* en vuelo al SE de su estación. Esta avioneta de entrenamiento primario estaba equipada con un motor Avco Lycoming O-320-E2D de 150 HP y podía llevar cuatro personas con equipaje individual a 180 KPH. Salinas, 1971.

V.14

CREACIÓN DE LA ACADEMIA DE GUERRA AÉREA. 1971

Para afrontar una época extraordinariamente dinámica, como la de este tramo final del siglo XX, el Oficial de la FAE debía prepararse cada vez más, poseer un amplio conocimiento científico y técnico, y hallarse en permanente diálogo con la modernidad. Por ese entonces, el General del Aire Julio Espinosa Pineda, Comandante General de la FAE, consideró como una necesidad prioritaria la creación de la Academia de Guerra Aérea, proyecto que se venía planteando desde hace algún tiempo como lógico desarrollo de la Academia del Aire. Se afirmó en la idea que no era recomendable que nuestros Oficiales realicen los cursos previos a su ascenso en otros países, cuando lo propio era hacerlo en nuestros institutos, de acuerdo a nuestra propia doctrina.

El General Carlos Banderas Román se constituyó en el brazo ejecutor de este proyecto del Comando General, y quien puso a su disposición el personal idóneo y los medios necesarios. Luego de largas jornadas de trabajo se elaboraron los primeros manuales, normas y procedimientos académicos, se activó un pequeño taller para la preparación de ayudas visuales y la biblioteca. Así, después de este período de preparación, el 26 de octubre de 1971, por Decreto Supremo N° 1544 del 18 de octubre de 1971, y con la asistencia del Presidente Velasco Ibarra, se declaró inaugurado este instituto de enseñanza superior que tendría un rol prominente en la preparación académica y científica de los Oficiales de la FAE.

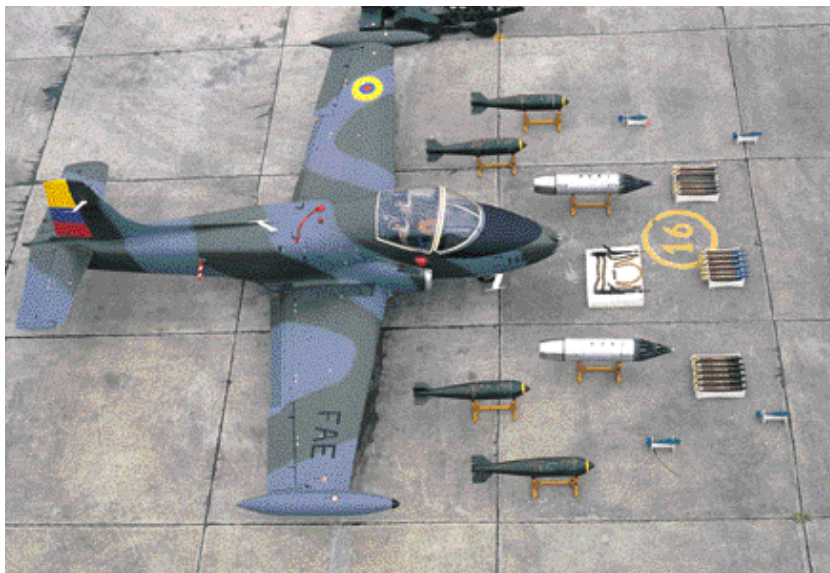
V.15

ESTRECHANDO LAZOS CON LOS VUELOS CAM-FAE. 1971-1973

El 24 de octubre de 1971, se inauguraron los vuelos del Correo Aéreo Militar (CAM-FAE) a Lima, Perú y el 26 de ese mismo mes a Bogotá, Colombia. Esta operación se realizó para mantener un intercambio de servicios entre las Fuerzas Aéreas que tenían pilotos en calidad de estudiantes becados, igualmente en el transporte de comunicaciones diplomáticas y relaciones culturales. Adicionalmente, se satisfacían necesidades institucionales y se ayudaba a ciudadanos particulares en casos de emergencia. Durante todo el año de 1972, continuaron los vuelos bimensuales del CAM-FAE a Lima y Bogotá y a partir del 24 de febrero de 1973 se iniciaron los vuelos a Río de Janeiro, atendiendo a un pedido de la Fuerza Aérea Brasileña, en reciprocidad a los vuelos que ellos venían realizando desde hace varios años atrás a Quito. De esta forma se estrecharon aún más los lazos de amistad y cooperación que Ecuador y Brasil han mantenido a través de su historia.

VI.16

LOS BAC STRIKEMASTER Mk.89 LLEGAN A LA FAE. 1972-1974



• Diseñado en 1967, el biplaza BAC 167 (BAe) *Strikemaster* Mk.89, tiene un motor Rolls-Royce *Viper* Mk535 Turbojet de 3.410 libras de empuje; velocidad máxima de 774 KPH y un techo de 12.200 metros de altura; alcance de 1.166 kilómetros y capaz de llevar hasta 3.000 libras de ordenanza.



Luego del éxito logrado con los jets de la primera generación, la FAE se encontró con la necesidad de renovar su flota de aviones caza; los F-80 estaban desactivados desde 1965, y los Meteor, T-33 y T-28 urgían por la posta. Se buscaba, igualmente, un jet subsónico de transición, ágil y con capacidad de armamento para misiones de ataque y contrainsurgencia. La FAE eligió al biplaza británico BAC *Strikemaster* Mk.89.

Los primeros ocho Mk.89 aterrizaron en Salinas en octubre de 1972, y fueron utilizados de inmediato para la instrucción de los Cadetes de la XXIV Promoción de la ESMA *Cosme Rennella*. Hasta fines de 1973 los Mk.89 habían acumulado 1.466 horas de vuelo, produciéndose dos bajas en ese lapso.

En 1974 los Strikemaster existentes, más otros tres recién llegados, fueron trasladados a la Base Aérea de Taura para conformar el Escuadrón de Combate 2313 de entrenamiento de combate. Las entregas de estos aparatos a la FAE continuarían hasta 1976.

V.17

NUEVOS AVIONES DE TRANSPORTE Y DE ENTRENAMIENTO. 1974

En 1973, TAME empezó las negociaciones para aumentar su flota de aeronaves con aviones de transporte de pasajeros del tipo Lockheed L.188 *Electra*. La primera unidad llegó al Ecuador el 6 de agosto de 1974 y la segunda el 3 de octubre del mismo año. Con el tiempo, la flota total de *Electra* sería de seis aviones, volando junto a los AVRO HS.748, DC-6B y los DC-3/C-47 hasta que estos dos últimos modelos fueron paulatinamente retirados del servicio.

Para este mismo año de 1974, la FAE adquirió 24 avionetas Cessna *Aerobat* 150L, para el entrenamiento primario de los Cadetes de la Escuela Superior Militar de Aviación *Cosme Rennella Barbatto*.

- Strikemaster Mk.89A del Escuadrón de Combate N° 2313 Halcones, del Ala de Combate N° 23. Base Aérea Eloy Alfaro, Manta, 1978.

- La avioneta biplaza de entrenamiento primario Cessna 150 *Aerobat* reemplazó, paulatinamente desde 1974, a la T-41 *Mescalero* en la Escuela de Aviación. Tiene un motor de cuatro cilindros Continental O-200-A de 100 HP que le da una velocidad de crucero de 150 KPH. Salinas, 1975.





• Dos robustos y versátiles transportes De Havilland DHC-6 *Twin Otter* llegaron en 1974 para el Ala de Transportes N° 11 de la FAE. Este ejemplar nivela sobre la cordillera, en ruta a uno de sus destinos de la Región Oriental. 1989.

Posteriormente se seguiría incrementando la flota de aviones del Ala de Transportes N° 11 de la FAE, con la llegada de dos aviones De Havilland DHC-6 *Twin Otter*, destinados a cumplir la misión de Acción Cívica en la Región Litoral, operando inicialmente desde la Base Aérea *Simón Bolívar*, de Guayaquil, y a la Región Oriental desde la Base Aérea *Mariscal Sucre*, de Quito.

De esta manera se cumplió el septuagésimo cuarto aniversario de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, con una fortaleza en crecimiento a la par del esmerado adiestramiento de sus tripulaciones, lo que repercutiría, más que favorablemente, en el advenimiento de la era supersónica que se avecinaba.



•• Último de su estirpe. Un T-6G "acaricia" el asfalto al ejecutar un *Chandelle* en su viaje de despedida al ordenarse su desactivación del servicio. Desde 1942, sobre treinta unidades de diversos tipos de este avión operaron en la FAE y para 1971, los que aún quedaban fueron a parar como piezas de museo en diferentes repartos a lo largo del país. Base Aérea de Taura, agosto de 1970.





CAPÍTULO VI

LA ÉPOCA ACTUAL 1975-1999

VI.1

LLEGADA DE NUEVO MATERIAL DE VUELO. 1975-1977



En 1975 llegaron 12 aviones Cessna A-37B *Dragonfly*, inyectando sangre nueva a la Base Aérea de Taura; luego de pocos años pasarían a la nueva Ala de Combate N° 23, en Manta. El 20 de julio de 1975, y el 13 de abril de 1976, la FAE recibió dos HS AVRO 748 en configuración carguero para el Ala de Transportes N° 11, adscrita a la I Zona Aérea. El 5 de mayo de 1976, y destinados al mismo reparto, llegaron dos DHC.5 *Buffalo*, destinados a cumplir misiones operativas conjuntas con el Ejército y la Marina, así como también reforzar el plan de Acción Cívica en las diferentes poblaciones desprovistas de vías de comunicación

• Página opuesta: Conflicto del Alto Cenepa, 13h05 del 10 de febrero de 1995. Sobre el río Cenepa, en menos de cinco minutos, se realiza la acción de combate aéreo más notable en la historia de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. En primer plano, el Mayor Raúl Banderas ha derribado un Sukhoi Su-22 de la FAP, cuyo piloto se eyecta; a la distancia, el Capitán Carlos Uscátegui sigue a su líder para abandonar la zona después de hacer lo propio con el otro Su-22 peruano.

•• Cessna A-37B *Dragonfly* del Escuadrón de Combate N° 2311 Dragones, del Ala de Combate N° 23. Base Aérea *Eloy Alfaro*, Manta.

••• HS AVRO 748 N°001, avión asignado al transporte de la Presidencia de la República.



La Escuela Superior Militar de Aviación *Cosme Rennella* recibe, el 8 de diciembre de 1977, 18 aviones Beechcraft T-34C *Turbo Mentor*, material que fue utilizado por los Cadetes de la XXVIII Promoción para su entrenamiento avanzado.



VI.2

BAe STRIKEMASTER MK.89 EN LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA

Desde 1974, los *Strikemaster* Mk.89 habían sido trasladados desde Salinas a la Base Aérea de Taura, para conformar el Escuadrón de Combate 2113 al mando del Capt. Francisco San Pedro, cambiando su rol principal al entrenamiento de combate. Permanecieron en esta base hasta 1978, acumulando 9.300 horas de vuelo y sufriendo cuatro bajas durante ese período.

En mayo de 1976, la FAE recibió ocho nuevos Mk.89A y el 18 de octubre de 1978 se los trasladó a la recientemente formada Base Aérea *Eloy Alfaro* de Manta, inmediatamente después de la llegada a Taura de los primeros aviones supersónicos *Jaguar* SE y BE.

En 1985, el Ecuador mostró interés en adquirir seis nuevas unidades para cubrir las bajas producidas; esto condujo a negociaciones con la British Aerospace (BAe), las cuales dieron sus frutos al recibirse los primeros aviones en 1987. Estos eran aparatos embargados a Sudán, que se encontraban en la fábrica de la BAe en Samlesbury, desarmados y a la espera de algún comprador.

El 27 de enero de 1979, se produjo el apagón del motor del FAE 255, durante su decolaje; ambos pilotos se eyectaron y lograron salvar sus vidas, aunque uno de ellos tuvo que lamentar luego la parálisis de sus piernas. Este fue el primero de una serie de accidentes de similares circunstancias que ocurrieron durante los meses siguientes; al no llegar a establecerse un exacto diagnóstico de los mismos, el Comando de la FAE decidió suspender las operaciones del *Strikemaster* hasta segunda orden, desbandándose el Escuadrón 2313.

Al producirse el conflicto con el Perú en 1981, y luego de una forzosa paralización de seis meses, se ordena la reincorporación de los pilotos del Escuadrón 2313 *Halcones* y se les ordena desplegarse hasta Guayaquil, desde donde operarían durante las escaramuzas. Operaron en dicha ciudad hasta octubre de 1981, cuando el FAE 243 sufre un apagón de su motor decolando desde Taura. Si bien sus pilotos se eyectaron felizmente, esto causa una nueva paralización de las operaciones de la unidad.

El 10 de mayo de 1982, llega al país una comisión de la BAe con un piloto y dos técnicos para determinar y solucionar los problemas con los motores. El 8 de junio, el piloto británico Peter Thompson hizo el vuelo de prueba final que llamó otra vez a los *Strikemaster*

• De Havilland Canada DHC-5D *Buffalo*. Este transporte militar lleva dos motores turbohélices General Electric CT-64-820-4 de 3.133 HP cada uno, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 467 KPH a 3.050 metros de altura.

•• Beechcraft T-34C *Turbo Mentor*. Motor turbohélice Pratt 7 Whitney PT6A-25. Velocidad máxima 464 KPH al nivel del mar.

a reincorporarse a la vida activa en la FAE. Solucionado el asunto, estos aviones no han vuelto a causar preocupaciones a sus pilotos ni a su personal de mantenimiento.

En febrero de 1989, la FAE adquiere seis nuevos Mk.89, completando así once aviones en servicio, produciéndose otras bajas provocadas por colisiones con pájaros y una por sobregavidades en la estructura del avión. Al momento nuestros *Strikemaster* han sobrepasado las 34.000 horas de vuelo.

Durante el conflicto del Alto Cenepa contra el Perú, en 1995, los *Strikemaster* estuvieron volando patrullas armadas e hicieron esporádicos ataques a posiciones enemigas, en conjunto con los A-37B del Escuadrón 2311.



VI.3

EL GRUPO RESCATE N° 221. 1975-1987



El 4 de junio de 1975, se nombró Comandante del Grupo al Mayor Alfredo Chacón Savinovich, quien permanece desempeñando el cargo hasta el 28 de marzo de 1977; en esa fecha se nombra Comandante al Mayor Hugo Alvarado Palacios y se adquieren dos helicópteros Bell 212, de fabricación norteamericana. En 1978, el Grupo participa en el rescate del avión Vickers *Viscount* de la compañía SAN, accidentado en el sector de Culebrillas, siendo asignado para esta misión un Bell 212, al mando del Capitán Edmundo Acosta. En abril y agosto de 1979, intervienen en el rescate de los *Viscount* caídos de la compañía SAETA.

En 1980 se incorpora otro Bell 212; en ese año es nombrado Comandante del Grupo el Mayor Nelson Altamirano. En 1981, la Dirección de Aviación Civil donó a la FAE dos helicópteros *Allouette* SA-316B y se nombra como nuevo Comandante al Capitán Jorge Real. En enero de 1981 se suscita el conflicto con el Perú en la Cordillera del Cóndor, en el que la FAE participó activamente en la defensa de nuestra soberanía. El Grupo N° 221, con sus tripulaciones y helicópteros transportó personal y pertrechos a los puestos de avanzada. En mayo de dicho año, se accidenta un *Twin Otter* de la FAE en la Cordillera de Sabanilla, procediéndose al rescate con un Bell 212, piloteado por el Capt. Oscar Gallardo Moreno.

• Patrulla de *Strikemasters* del Escuadrón 2313 en vuelo sobre el Océano Pacífico.

•• Un helicóptero Bell 47G del Grupo Rescate N° 221 despegando en ruta a una nueva misión. Base Aérea *Simón Bolívar*, 1977.

El 24 de mayo de 1981, se produce el penoso accidente del avión presidencial que transportaba al primer magistrado, Dr. Jaime Roldós Aguilera y su comitiva, en el sector de Guachanamá, provincia de Loja, interviniendo nuevamente el Grupo Rescate en una eficiente actuación.

El 30 de mayo de 1983, se accidenta un avión *Caravelle* de la compañía SAN, cuando intentaba realizar un aterrizaje de emergencia en la pista del Aeropuerto *Simón Bolívar*, de Guayaquil. El Grupo establece un tiempo mínimo récord en la operación de rescate de las víctimas, a cargo del Subteniente Jaime Mancero, quien se encontraba como Piloto de Emergencia en ese día y como Comandante de la unidad el Capitán Julio Burgos Vergara. En abril de 1984, llegan dos *Allouette SA-319B*, donados por la Dirección de Aviación Civil.



A mediados de 1985 se incrementa el material de vuelo con dos avionetas Cessna 150 *Aerobat*, y, en 1986, llegan dos más, las mismas que fueron utilizadas en operaciones de reconocimiento y patrullaje.

En enero de 1987, asume las funciones de Comandante del Grupo Rescate N° 221 el Mayor Raúl Torres Vásquez. El 29 de marzo se incorporó un avión *Twin Otter*, de fabricación canadiense, que fue utilizado en operaciones de búsqueda para el rescate.

VI.4

LOS LOCKHEED C-130 *Hercules* AL SERVICIO DE LA FAE

La Fuerza Aérea Ecuatoriana ha operado un total de ocho aviones Lockheed C-130 de diversos tipos, todos asignados al Ala de Transportes N° 11, en la Base Aérea Mariscal Sucre de Quito, compartiendo la pista del Aeropuerto Internacional para sus operaciones.

El 12 de julio de 1977, la FAE recibió su primer C-130H modelo L382C-74D, al que se lo distinguió como FAE 743, conjuntamente con la matrícula civil HC-BEF. Al siguiente mes, el 9 de agosto llegó otro *Hercules* de modelo similar al anterior y se le dio la matrícula FAE 748. Este último se estrelló el 12 de julio de 1978 contra una ladera del sector Cruz Loma del volcán Pichincha, en Quito, cuando trataba de efectuar un aterrizaje en condiciones de tiempo adversas; el avión provenía de Miami y estaba cargado con equipos médicos para el Hospital Militar. Para reemplazarlo se recibió en abril de 1979, un tercer C-130H, modelo L382C-87D, al que le fue asignada la matrícula FAE 812.



• SUD S.A. 316B *Allouette*, con su antigua pintura de camuflaje tipo Vietnam en su base de Guayaquil. 1980.

•• Bell 212 del Grupo Rescate N° 221 con el esquema verde oliva, común a todos los helicópteros de la unidad a la fecha. Base Aérea *Simón Bolívar*, Guayaquil, 1996.

••• Cinco *Hercules* del Ala de Transportes N° 11 en su plataforma del COTRAN. En primer y segundo plano dos C-130H y tres C-130B detrás. Base Aérea *Mariscal Sucre*, Quito, 1995.

En 1981 se adquirió un *Hercules* versión L100-30, de mayor capacidad. Distinguido con la matrícula FAE 893, desde su llegada empezó a ser utilizado ampliamente durante el conflicto de aquel año con el Perú en la Cordillera de El Cóndor, llevando pertrechos y tropas a los puestos ecuatorianos en la frontera.

Como ayuda para la lucha antinarcóticos, en 1992 el gobierno de EEUU entregó a la FAE cuatro aviones C-130B, ex USAF; recibieron las matrículas FAE 894 hasta FAE 897. El FAE 894 tiene en su curriculum el ser el primer C-130B salido de la línea de producción de la Lockheed y perteneció a la Guardia Nacional de Kentucky. El FAE 895, en cambio, sirvió con la Guardia Nacional de Alabama. Los FAE 896 y 897, fueron volados desde la Base Aérea *Davis-Monthan*, en Arizona, donde se encontraban en condiciones no aptas para volar; hubo la necesidad de realizar trabajos de reparación previos a su ferry-flight. Una vez que llegaron a Quito se los declaró inoperativos al requerir de una inspección mayor que los comprometía a profundos cambios estructurales. Hoy sirven como fuente de repuestos para los otros *Hercules* en servicio.



Durante la última confrontación bélica con el Perú, en 1995 en el Alto Cenepa, fueron utilizados para transportar suministros y material bélico a los distintos destacamentos ecuatorianos. Actualmente toda la flota de *Hercules* sigue siendo utilizada en labores humanitarias y de asistencia logística para las poblaciones afectadas por el fenómeno de El Niño y el terremoto de Bahía de Caráquez, Manabí, en 1998.

VI.5 LA ESCUELA DE INFANTERÍA AÉREA. 1977



- Lockheed C-130H *Hercules* del Comando Aéreo de Transportes (COTRAN), aterizando en Quito. Está propulsado por cuatro motores turbohélices Allison T56-A-7 de 4.050 hp cada uno. Velocidad de crucero: 603 KPH a 6.100 metros de altura.

- Infantes Aéreos custodiando un Sikorsky UH-60A *Black Hawk* de la MOMEF, en algún lugar del Oriente durante la separación de fuerzas y desmovilización después de la guerra del Cenepa. 1996.

El Comando de la FAE, consciente de la creación de la Reserva Aérea, mediante OGFAE N° 015, de abril de 1977, dispone el acuartelamiento de la primera leva de conscriptos para ser instruidos en la FAE. En consecuencia, y ante la imperiosa necesidad de contar con una infraestructura que sirva para albergar a dicho personal, se utiliza el área donde funcionaba la Escuela de Especialidades, en las instalaciones pertenecientes al consorcio de firmas

italianas COFIT, constructores del puente sobre el río Guayas, denominando a este reparto Centro de Conscripción Aérea, C.C.A.

A partir de 1977, se reclutan siete promociones de conscriptos; paralelamente en el campo de las Fuerzas Especiales, se dictan cursos de Paracaidismo, Jefes de Salto, Guías de Salto, Reempaquetadores de Paracaídas, Salto libre, Contrainsurgencia, entre otros, tecnificando de esta forma al personal perteneciente al Campo de Carrera 77.

En el año de 1980, se establecen los requisitos para ascensos y cambios de nivel, y se regula de esta manera el desarrollo profesional del Campo de Carrera 77, denominándose Fuerzas Especiales Guardia y Seguridad. Con posterioridad, y por estrictas necesidades institucionales, el Comando General de la FAE dispuso el cambio de nombre a este reparto militar, mediante decreto N° 928, del 8 de julio de 1985, publicado en el Registro Oficial N° 283, creando el Centro de Instrucción Militar.

En 1989, el Alto Mando de la FAE, dentro de su política de seguridad crea la Escuela de Infantería Aérea, con su misión específica bajo organización propia, dependiente de la Dirección de Operaciones FAE sobre la base de los recursos humanos y materiales disponibles de conformidad a la directiva N° 007-ZC-R-89; se publica en la OGFAE N° 024 del 30 de junio de 1989. Desde ese año se denomina a este centro de formación militar como Escuela de Infantería Aérea. Es aquí donde se imparten cursos regulares y especiales para el personal de Oficiales, cadetes, Aerotécnicos, Aspirantes a Soldados y Reservistas de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

VI.6

ESCUADRÓN DE COMBATE 2111 JAGUAR. PRIMER SUPERSÓNICO. 1977



En 1976, la FAE se preocupó por su expansión y modernización, realizando los trámites necesarios para la adquisición de los aviones SEPECAT *Jaguar* Mk.1, que se convertirían en los primeros aviones de combate supersónicos en la historia del país y de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Un grupo de Oficiales partió ese año a Escocia para realizar el curso en el Mk.1 y retornaron al Ecuador para emprender la tarea de reorganizar el antiguo Escuadrón 2111, y adaptarlo a las condiciones operativas que el nuevo avión imponía. La tarea impuesta determinaba el inicio de la instrucción a nuevos pilotos y Aerotécnicos hasta lograr completar un escuadrón totalmente operacional. Así, ante este acontecimiento, a fines de 1976 la FAE seleccionó a un grupo de Aerotécnicos que, previa nivelación de conocimientos en la Academia de Guerra Aérea, viajaron a Inglaterra para especializarse en los diferentes sistemas del avión.

El 14 de enero de 1977, los dos primeros *Jaguar* sobrevolaron la Base Aérea de Taura, constituyendo el inicio del potencial aéreo supersónico del Ecuador. Se completaría un total de diez monoplazas Mk.1 y dos biplazas para entrenamiento TMk.1; estas aeronaves fueron diseñadas tanto por la British Aerospace de Inglaterra, responsable del diseño del fuselaje y alas, así como por la Dassault Breguet de Francia, responsable de las estructuras de nariz y cabina. Esta unión dio como resultado una excelente máquina con gran autonomía de vuelo en condiciones climatológicas adversas, para operar al perfil del terreno llevando gran cantidad de armamento.

De acuerdo a las normas del fabricante, al completar las 1.600 horas de vuelo el avión debe ser sometido a una inspección mayor, la misma que se inició con el *Jaguar* FAE 283, el 2 de octubre de 1990. Esta inspección se llevó a cabo con personal del Escuadrón 2111 bajo la guía y asesoramiento de técnicos ingleses. 9.559 horas de trabajo después se empezaron a reinstalar las unidades overhauleadas y el avión recobró su forma original. El miércoles 31 de julio de 1991, quedó listo para su vuelo de prueba y los satisfactorios resultados del mismo llenaron de júbilo a todo el personal que intervino en esta inspección.

• Un *Jaguar* TMk.1 y dos Mk.1 del Escuadrón 2111 del Ala de combate N° 21, Taura, en la línea de vuelo de la Escuela Superior Militar de Aviación *Cosme Rennella*. Salinas, 1987.



El Escuadrón 2111 realiza operaciones aeroestratégicas con el fin de seguir los planes de campaña destinados a atacar los cuatro poderes del enemigo: militar, económico, sico-social y político. Su intención es socabar el esfuerzo de guerra de enemigo como nación para que su población civil pierda la voluntad de lucha. Durante el Conflicto del Alto Cenepa en 1995, el Escuadrón *Jaguar* tenía la misión de atacar sus objetivos únicamente si es que la guerra se expandía de los límites en los que se había focalizado. Los aviones fueron desplazados desde su base a pistas de despliegue y sus pilotos, a diferencia de los otros escuadrones de combate, no permanecían amarrados a sus aparatos pero estuvieron junto a ellos siempre listos a cumplir con todos los procedimientos para ejecutar de inmediato el plan de ataque que se les ordene.

VI.7

ALA DE COMBATE N° 23, MANTA. 1978

La Base Aérea *Eloy Alfaro* de Manta fue construida durante el comando del TNTG Luis Leoro Franco e inaugurada el 24 de octubre de 1978, asentándose allí el Ala de Combate N° 23; su primer Comandante fue el TCnl. Marco Andrade Buitrón, constituyéndose desde entonces en uno de los pilares más importantes de la FAE y, por lo tanto, del poderío nacional. En sus cortos años de existencia, la Base ha demostrado su desarrollo técnico-profesional inculcando a todo su personal un profundo sentimiento cívico y la disposición de ofrendarlo todo por su Patria, convirtiéndose además en la cuna de nuestros pilotos de caza. En sus 21 años de operación, ha logrado un número récord dentro de la FAE, tanto en misiones de vuelo como en horas voladas, lo que refleja el esfuerzo y el arduo trabajo diario de todo el personal que conforma este reparto.

La apertura del Aeropuerto Civil *Eloy Alfaro*, para que puedan operar aviones de carga, ha significado gran ahorro de divisas para los exportadores de productos del mar, incrementando sus vuelos gracias a las facilidades que se prestan para que se permita despegar a las aeronaves con su máximo peso.

- La fuerza bruta. Dos motores Rolls-Royce Turboméca RB 172 *Adour* MK102 turbofans de 7.305 libras de empuje cada uno, son capaces de llevar a este *Jaguar* Mk.1 del Escuadrón 2111 a una velocidad máxima de 1.593 KPH a 11.000 metros de altura. Alrededores de la Base Aérea de Taura, marzo de 1993.

- Cuatro Lockheed T-33 del Escuadrón de Combate 2312 *Tiburones*, del Ala de Combate N° 23, Manta, recortando el cielo manabita. Llegados en noviembre de 1956, reactivados en marzo de 1981 en Colombia; en junio de 1984 en EEUU como AT-33 y, los últimos, procedentes de Taywan en marzo de 1991, cumplieron cuarenta años de servicio invaluable a la FAE, hasta su honoroso y definitivo retiro en julio de 1996.



El Ala de Combate N° 23, ha demostrado también su capacidad operacional en diversos puntos de despliegue, tanto en tiempo de paz como de guerra, manteniendo su eficiencia de la misma manera que lo hacen en sus instalaciones de Manta, gracias al buen trabajo desempeñado por sus escuadrones de mantenimiento y logística.

El Escuadrón de Combate 2311 *Dragones*, está equipado con aviones Cessna A-37B *Dragonfly*, llegados a nuestro país en 1975 y asignados a esta unidad en 1979. Entre las múltiples actividades a las que están destinados están las misiones de reconocimiento armado, navegación táctica, contranarcóticos en la Región Oriental y contraguerrillas en el río Putumayo, al nororiente. Estas actividades no obstan el entrenamiento de aquellos pilotos que en un futuro no muy lejano pasarán a conformar los escuadrones supersónicos del Ala de Combate N° 21. En su importante trayectoria ha escrito páginas de gloria en la vida institucional, que llega a su cenit durante su participación en el último conflicto del Alto Cenepa con el Perú.



El recientemente desactivado Escuadrón de Combate 2312 *Tiburones*, estuvo equipado con los nobles y estables Lockheed T-33A y AT-33 durante 40 años de actividades. En noviembre de 1995, en la Base de Manta, se realizó la histórica ceremonia de retiro del servicio de estos aviones, luego de haber volado un récord de horas de vuelo inigualable en la historia de nuestra Institución. El paso de estas aeronaves constituye un símbolo en la formación profesional de los pilotos ecuatorianos que, en su gran mayoría durante las últimas cuatro décadas, recibieron en este avión su entrenamiento operacional.

El Escuadrón de Combate 2313 *Halcones*, equipado con los BAC *Strikemaster* Mk.89, ha cumplido miles de horas de vuelo y a partir de 1972 ha formado a muchos pilotos, los cuales actualmente se encuentran en todos los repartos de la FAE manteniéndose firmes con su lema: "A veces nos cansamos de ser buenos porque aspiramos a ser mejores".



• La inconfundible silueta de un Lockheed T-33 *Silver Star* en pleno vuelo. Este ejemplar en particular fue uno de los cedidos por el gobierno de Taywan, en 1991.

•• Pilotos del Escuadrón *Tiburones*, durante un día de actividades de entrenamiento táctico de combate. Base Aérea *Eloy Alfaro*, Manta, 1993.

La misión de este escuadrón es la de entrenar y mantener el adiestramiento de sus hombres a fin de que estén siempre listos para el combate. Su principal rol radica en actividades de reconocimiento, apoyo directo aproximado y patrullas anti-guerrilla. Cabe destacar las virtudes del Mk.89 como un avión de ataque ligero de buen rendimiento y maniobrabilidad, lo que le da las características necesarias para ser, asimismo, un excelente entrenador de pilotos de combate.

VI.8

ESCUADRÓN DE COMBATE 2112. *MIRAGE* F.1. 1979

En 1978, el Consejo Supremo de Gobierno tomó la decisión de incrementar el poderío de la FAE y optó por adquirir una flota de aeronaves que cumpla con el rol de interceptor, encontrando en el Dassault Breguet *Mirage* F.1 el caza interceptor de primera línea probado en combate, pieza vital para la defensa del espacio aéreo.

El 11 de agosto de 1978, viajaron a Reims, Francia, los siguientes Oficiales: Mayores Héctor Heredia y Patricio González; Capitanes Luis López, Gustavo Bucheli y Marco Estrella, y el Teniente Hernán Ayala. Estos pilotos, junto a un grupo de Oficiales Aerotécnicos, se convierten en los pioneros del Escuadrón de Caza 2112. Permanecieron cinco meses en el curso teórico y el 29 de enero de 1979, se presentaron en la Base Aérea de Orange para el curso práctico.

El 13 de febrero, la fábrica Marcel Dassault entregó los cuatro primeros F.1 con el tricolor nacional pintado en su cola; esa misma tarde, la escuadrilla *Cóndor*, compuesta por los aviones distinguidos como FAE 801, 802, 803 y 804, despegaron con pilotos franceses desde la pista de pruebas de la fábrica hasta la Base Aérea de Orange.



Durante dos meses de operaciones de vuelo, los pilotos ecuatorianos completaron 20 misiones de entrenamiento con un total de 294 horas, finalizando de esta forma el programa de entrenamiento en Francia; transcurrida esta etapa, el viernes 27 de abril de 1979, se incorporan oficialmente a la Base Aérea de Taura los Oficiales pilotos y Aerotécnicos entrenados en Francia con la finalidad de organizar el nuevo escuadrón a la espera de la llegada de los aviones.

En mayo de 1979 llegaron las aeronaves para ser ensambladas, y el 26 de junio irrumpe por primera vez en el cielo ecuatoriano un *Mirage* F.1. Dos días después, teniendo como escenario la Base de Taura, se designa al Mayor Héctor Heredia como primer Comandante del Escuadrón y esta unidad entra oficialmente en operaciones de vuelo.

En 1981, durante el conflicto de la Cordillera del Cóndor, el Escuadrón 2112 participó activamente cumpliendo 64 misiones de patrulla aérea de combate y escolta. La primera eyección controlada desde un avión supersónico en nuestro país se realiza el 7 de marzo de 1983; ese día, el Capitán Hernán Ayala detectó fuego en el motor de su *Mirage* F.1 FAE 810, cerca de la Base de Taura; intentó salvar su avión retomando a la pista pero este se volvió incontrolable y se vio obligado a abandonarlo.

En 1984 se inicia la instalación de los sistemas *Chaff* y *Flare*, incrementando de esta manera la capacidad defensiva del avión. Durante ese mismo año, por primera vez, se realiza el curso de combate aéreo disímil con los aviones *Kfir* C.2. Con el fin de aumentar el perfil operacional y técnico del Escuadrón, desde 1985 la unidad ha participado en los Ejercicios *Horizonte Azul* conjuntamente con aviones F-16 y F-4 de la USAF y, adicionalmente, en las maniobras UNITAS con las fuerzas navales de Ecuador y EEUU.

• Escuadrilla de Dassault-Breguet *Mirage* F-1C del Escuadrón de Combate 2112 del Ala de Combate N° 21. Motor: SNECMA Atar 9k turbojet de 7.200 libras de empuje; velocidad máxima: 2.335 KPH a 12.190 metros de altura. Alcance: 900 Kms.

Conscientes de dotar a nuestros aviones de armamento que permitan enfrentar las amenazas con mayores posibilidades de éxito, el Alto Mando de la FAE incorporó en 1992 el misil todo-tiempo *Matra Magic-2* al Escuadrón 2112, permitiendo a esta unidad estar acorde con las exigencias del combate aéreo moderno y de su adelanto tecnológico.

Durante la guerra no declarada entre Ecuador y Perú, se permitió demostrar la preparación, esfuerzo y capacidad de los integrantes del Escuadrón *Mirage*, el mismo que logró el derribo de dos Sukhoi Su-22 de la Fuerza Aérea Peruana, el 10 de febrero de 1995, y quienes inscribieron sus nombres como Héroes de la Patria fueron el Mayor Raúl Banderas y el Capitán Carlos Uscátegui, demostrando de esta manera el alto nivel de profesionalismo de los pilotos de la FAE.

En 1997 se cambió su sistema de radar *Warning Receiver* y se implementó su capacidad de armamento respecto a la cantidad y tipo de misiles. A la fecha el Escuadrón de Combate 2112 festeja su XX Aniversario de vida operacional desde aquel memorable 26 de junio de 1979.

VI.9

LA GUERRA DE PAQUISHA. 22 DE ENERO AL 5 DE FEBRERO DE 1981

Paquisha. Nombre legendario para los ecuatorianos; allí murieron heroicos soldados de la Patria defendiendo nuestra heredad territorial. Un nombre que quedará grabado para siempre en nuestra memoria. Paquisha es un nombre antiguo, puesto en boca de todos gracias a nuestras nacionalidades indígenas amazónicas, que significa *Valle de los Jabalíes* y era un destacamento fronterizo de nuestro Ejército en la Cordillera del Cóndor.



El 22 de enero de 1981, Paquisha desarrollaba normalmente sus actividades; el destacamento estaba siendo visitado por un grupo de Oficiales del Ejército que tomaba fotografías de los trabajos de readecuación del destacamento. De súbito, un helicóptero peruano Mi-8 apareció sobre la copa de los árboles e hizo el intento de aterrizar pero al ver que se hallaba sobre territorio ecuatoriano se retiró. Al cabo de unas horas regresó y con el apoyo de otros helicópteros, protegidos por cazabombarderos *Mirage VP*, abrieron fuego contra Paquisha hiriendo al Teniente Hugo Valencia.

La valiente guarnición resistió el ataque y luego de una tensa calma, a partir del día 28 hasta el 31 de enero, alargándose hasta el 2 de febrero, soportó once feroces bombardeos que prácticamente arrasaron la zona. Paquisha estuvo al mando del Capitán Jorge Brito e integrado por tres Oficiales más y sesenta hombres entre soldados, aspirantes, conscriptos y voluntarios. Estos valerosos hombres lograron abatir dos helicópteros peruanos Mi-8 con subametralladoras belgas *Fal* de su dotación. Para hacer frente a los agresores, en un titánico esfuerzo jamás repetido en la historia de estos conflictos limítrofes, del 4 al 6 de febrero fueron movilizados, en aviones de transporte de la FAE y por la Flota Civil de Reserva, en aviones de TAME, Ecuatoriana de Aviación, SAETA y del Consorcio CEPE-TEXACO, a 3.500 elementos de tropa con todo su equipo de combate, desde y hacia los aeropuertos de Pastaza, Lorocachi, Manta, Taura y Guayaquil, hasta la zona de guerra.

• Paracaidistas ecuatorianos, con equipo de campaña, aprestándose a abordar un transporte C-130 de la FAE rumbo al frente. Base Aérea de Taura, 5 de febrero de 1981.

Los aviones C-130, *Buffalo*, *Twin Otter* y AVRO tripulados por los pilotos del Ala N° 11 de la I Zona Aérea realizaron exitosamente misiones de transporte de personal, transporte de material y abastecimientos, evacuación aeromédica, lanzamiento de paracaidistas en el teatro de operaciones y transporte VIP.

El domingo 1 de febrero, los ataques peruanos se extendieron a los destacamentos ecuatorianos de Mayaicu y Machinaza. Estos también estaban siendo readecuados para brindar mayores facilidades a los soldados en su ubicación original, en donde habían funcionado durante años, sin que el Perú protestara.

La Fuerza Aérea peruana realizó 107 misiones de combate, durante los cinco días que duró esta guerra no declarada, con helicópteros y aviones cazabombarderos, con un total de 744 horas de vuelo que incluyeron 24 incursiones de bombardeo y ametrallamiento contra las posiciones ecuatorianas antes mencionadas, las mismas que nunca se rindieron ni fueron tomadas por el enemigo. Luego de una difícil negociación de 36 horas en el seno de la OEA, el Canciller ecuatoriano, Dr. Alfonso Barrera Valverde, logró el cese del fuego en la madrugada del 5 de febrero de 1981.

VI.10 INTERVENCIÓN DE NUESTRA AVIACIÓN DE COMBATE EN PAQUISHA



El conflicto en la Cordillera del Cóndor provocó una declaratoria de estado de emergencia nacional y se activaron los planes previstos por la FAE para resguardar la soberanía territorial. El personal fue concentrado en los repartos y se procedió a dispersar el material; posteriormente se pusieron en ejecución los planes de despliegue y las diferentes unidades aéreas se ubicaron en las pistas previstas para el efecto.

La participación de los A-37B, *Mirage* F.1 y *Jaguar* Mk.1 es digna de recordarse. El *Jaguar* fue utilizado desde puntos de despliegue como un recurso disuasivo y de empleo en caso de que la situación se agravara y fuera necesario atacar blancos de importancia en suelo enemigo. Los A-37B y *Mirage* F.1 volaron 179 misiones, de las cuales se deben destacar como fundamentales las patrullas aéreas de combate con relevos en el aire, las que permitieron mantener el espacio aéreo en la zona de frontera libre de la presencia de la aviación peruana, a fin de que las fuerzas de superficie puedan emplearse adecuadamente. Los F.1 volaron en niveles aproximados entre 20.000 y 40.000 pies de altura y cubrieron extensas zonas en el Oriente, en las proximidades de Paquisha, Mayaicu y Machinaza. Un F.1, tripulado por el TCnl. William Birkett Mórtoles, fue atacado por un misil tierra-aire, el que fue detectado y evitado gracias a una maniobra evasiva efectuada por el piloto con la debida anticipación.

• *Jaguar* Mk.1 del Escuadrón 2111 en vuelo supersónico sobre el Golfo de Guayaquil, en las cercanías de Posorja. Febrero de 1981.

El 28 de enero de 1981 se realizaría la primera acción de combate aéreo real librada en la historia por aviones de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Ese día, a las 14h00, durante un vuelo de reconocimiento armado sobre la ladera oriental de la Cordillera del Cóndor, en el rumbo Los Encuentros-Paquisha, el A-37B FAE 384, tripulado por el Capt. Rommel Romo (Líder) y el Tnte. Jorge Gabela, junto a su Número, el A-37B FAE 381, del Tnte. Víctor Peña y el Tnte. Galo Chico, se trabaron en *Dog Fight* con dos A-37B peruanos de similares características. El Sbte. Chico alertó por radio: "¡Boogey a las 12!", hubo un pequeño instante de confusión en las tripulaciones; el Tnte. Chico notificó otra vez: "¡Boogey a las 8!", entonces fue localizado; eran dos aviones que volaban sobre la línea de la cumbre y un poco más alto que los nuestros. Viraron fuerte hacia ellos y uno se dirigió hacia el FAE 384 mientras a la vez realizaba un *rol* lento para de inmediato quedar por debajo y delante de éste a unos 400 mts.; el Capt. Romo le disparó su dotación de cohetes aire-tierra sin lograr su objetivo; de igual manera durante la persecución agotó los cartuchos de 7,62 mm. de su ametralladora, infructuosamente; el avión peruano escapó y luego realizaron un viraje de 180° y retornaron. Mientras tanto, durante su respectivo duelo, el A-37B del Tnte. Jorge Peña recibió un impacto de bala enemiga que entró por la parte superior de su ala izquierda comprometiendo la viga del ala de su aparato. Logró regresar sin problemas a su base y luego que fue reparado se reintegró a sus actividades de combate.



Los *Jaguar* Mk.1 permanecieron a la espera de disposiciones que llegarían de un momento a otro. Se registró una corrida electrónica a cargo del Capt. César Naranjo Anda, a fin de determinar la ubicación de los radares enemigos. Esta fue la única misión en la que se empleó este tipo de avión. El vuelo se realizó a 500 pies sobre el terreno y en dirección Sur, hacia territorio peruano, con la coordinación del radar de Guayaquil y el centro de comunicaciones de la FAE, en donde se encontraba como responsable el Capt. Edgar Salinas, quien advirtió por radio oportunamente al Capt. Naranjo para que retornara a casa una vez cumplida exitosamente su misión.



• Dos Cessna A-37B *Dragonfly* sobre las nubes que coronan la espesa selva de nuestra amazonia. febrero de 1981.

•• El Capitán César Naranjo y su tripulación de tierra, después de una misión durante la guerra de Paquisha. Puerto Inca, febrero de 1981.

Una mañana, a las 05h00, una escuadrilla de cuatro aviones *Jaguar* Mk.1, armados con bombas de propósito general y bombas de racimo, iniciaron los procedimientos para atacar, por disposición superior, la base militar peruana Teniente Pinglo. Los pilotos eran TCnl. Alberto Naranjo Franco, líder; Capt. Eduardo Garzón Triviño, número dos; Capt. César Naranjo Anda, número tres; y Capt. Humberto Andrade como número cuatro. Cuando sus motores estuvieron al máximo de potencia iniciando su carrera de despegue, por orden del Presidente de la República, en persona, se abortó el despegue, frustrándose el ataque y contribuyendo a mantener en un estado de tensión psicológica a las tripulaciones de combate que estaban dispuestas a todo por cumplir con la defensa del territorio nacional.



VI.11

LOS CANBERRA CAMBIAN DE TRAJE Y SE RETIRAN

Al día siguiente que se entablaron los primeros combates en la zona de Paquisha, el 23 de febrero de 1981, el Comando general de la FAE dispuso que se incorpore a intervenir en el conflicto al Escuadrón de Combate 1112, equipado entonces con cuatro de los seis *Canberra* Mk.6 originales; los numerados 390, 405, 411 y 509. Se decidió pintarlos de camuflaje tipo Vietnam y de esta forma perdieron su característico esquema en metal natural que tuvieron desde 1955. Fueron destinados a la Base Aérea *Eloy Alfaro* de Manta, para iniciar sus operaciones de patrullaje y apoyo táctico, durante el tiempo que duró el conflicto en la Región Oriental.



- Un *Jaguar* T Mk.1 rugie con sus motores a plena potencia al iniciar su carrera de despegue en su pista de despliegue, durante los días de la guerra de Paquisha. Salinas, febrero de 1981.

- Dos veteranos bajo el sol ecuatorial. *Canberra* Mk.6 del Escuadrón de Combate 1112 al final de su vida operativa. Base Aérea *Mariscal Sucre*, Quito, septiembre de 1984.

Durante el año de 1983, estos aviones fueron utilizados como blancos móviles, con el fin de entrenar a los controladores de radar del Comando de Defensa Aérea. El 18 de octubre de 1983, se realizó el último vuelo de navegación a las Islas Galápagos, en el *Canberra* N° 411, cuya tripulación estuvo formada por el Tnte. Patricio Zavala, Sgtp. César Ceracapa y Sgts. Humberto Betancourt.

El 10 de enero de 1984, a las 12h30, se accidentó en la Base Aérea de Taura el *Canberra* Mk.6 N° 390 y el Comando decide dar por terminada la vida operativa del Escuadrón de Combate 1112. Así se cumplió un ciclo de treinta años de servicio activo en la Fuerza Aérea Ecuatoriana de este venerable bombardero liviano; un avión de clásico diseño cuyas legendarias características lo hicieron merecedor de los más excelsos calificativos por parte de los hombres que tuvieron la oportunidad de tripularlo.

VI.12

LOS CENTROS DE OPERACIONES SECTORIALES Y LA DEFENSA AÉREA.

Ante el progreso tecnológico del mundo desarrollado, y luego de finalizada la agresión bélica del Perú sobre la Cordillera del Cóndor en 1981, se consideró como necesidad prioritaria la adquisición de equipos de radar, con el fin de crear un dispositivo para proporcionar la alarma temprana y mantener el control y defensa del espacio aéreo ecuatoriano. La feliz culminación de este proyecto dio como resultado al Comando de la Defensa Aérea, que ha forjado su historia con acontecimientos heroicos como el del 10 de febrero de 1995, cuando condujo las misiones de interceptación que resultaron en el primer combate aéreo a cargo de aviones supersónicos en las Américas, y que tuvo como desenlace el derribo de dos aviones Sukhoi Su-22 *Fitter* y un Cessna A-37B *Dragonfly* de la Fuerza Aérea del Perú.



El 12 de septiembre de 1981, la primera delegación de la FAE parte al Reino Unido a entrenarse en diferentes áreas del Sistema de Defensa Aérea. Este grupo estuvo formado por el BRIG Edison Ruales, TCnl. Marco Chávez, TCnl. Gustavo Almeida y el Ing. Elec. Hugo Herrera (asesor técnico). A ellos se les unirían, el 3 de octubre, otros Oficiales para continuar con su adiestramiento en la operación y mantenimiento del sistema radárico.

Al año siguiente, el 16 de enero de 1982, una nueva delegación viajó a realizar el curso de Conocimiento General de Defensa Aérea y en los primeros días de mayo se les incorporó el Cnl. Fausto Endara, de la Fuerza Terrestre, para realizar el curso de Artillería Antiaérea para Defensa Aérea. Todos retornaron al Ecuador el 20 de marzo de 1982.

Ese mismo año, se crea el Comando de la Defensa Aérea; su primer Comandante fue el BRIG Edison Ruales y como Jefe de Planificación Técnica el Cnl. Luis Lalama. Del mismo modo, el Centro de Operaciones Sectoriales, COS-1, inicia sus operaciones bajo el mando del TCnl. Marco Chávez.

En abril de 1982, a bordo de un C-130 de la FAE, llegó al país la cabina de display del radar AR-3D al tiempo que, por vía marítima, arribaban el resto de cabinas y sistemas que conforman el sofisticado equipo. Fueron armados e instalados en la Base Aérea de Taura. El 10 de mayo llegaron los técnicos británicos Peter Hawking y Tim Hide, con el fin de preparar al personal de operadores para la Defensa Aérea en las diferentes especialidades. El primer curso de Controladores de Interceptación para la Defensa Aérea se inició el 26 de mayo de 1982 y termina el 20 de septiembre. El 11 de julio de 1983, durante la visita a Taura del Presidente Oswaldo Hurtado Larrea, se realiza la primera interceptación utilizando el sistema AR-3D en el Ecuador. Este equipo se trasladó luego, el 12 de julio de 1984, a su ubicación definitiva en el cerro Tauritas, en las cercanías de esta Base.

La ubicación e instalación de un radar en la Región Oriental era un proyecto considerado y estudiado por mucho tiempo. Así, el Proyecto *Papagayo* nace de la gestión del Comando de la Defensa Aérea y el trabajo incesante del jefe del proyecto, TCnl. Juan Faini, y sus miembros orgánicos para la instalación de las bases donde funcionaría el COS-2. Gracias a este esfuerzo, entre el 21 y el 22 de marzo de 1995, arribó desde los EEUU el radar AN/TPS-70

• Instalaciones del Centro de Operaciones Sectoriales COS-1. 1982

y el día 30 se traslada el radar desde Tena a Galeras; trabajo de gran magnitud que utilizaría un helicóptero Mi-17 de HELIPET para movilizar todo el equipo. Cabe recalcar la tarea que realizó el Ala de Combate N° 22 con sus helicópteros Bell 212, del Grupo N° 221, en la que participaron los pilotos Capitanes Francisco Sánchez, Fernando Medina y Hernán Salazar, con el Teniente Paulo Espinoza, en 133:45 horas de vuelo.

El primer día de operación del COS-2 fue el 7 de abril de 1995, y el día 12 se inaugura la estación radar *Papagayo*, asignándose para su organización y administración a su primer Comandante, el TCnl. Raúl Carrera. El 14 de febrero de 1997, asume el comando el TCnl. Rodrigo Loza y, desde el 19 de agosto de 1998, el TCnl. Alonso Espinosa Romero fue designado Comandante del COS-2.



El Centro de Operaciones Sectoriales COS-3, nació luego de este último conflicto de nuestro país con el Perú en el Alto Cenepa, en 1995. El Comando de la Defensa Aérea toma la decisión de aumentar su cobertura radar y así poder tener un mejor control de nuestra soberanía territorial, a través de sus medios, procediendo a realizar la planificación y movilización desde el cerro Tauritas hasta el cerro Mullidiahúan, en la provincia de Bolívar, del sistema radárico AR-3D.

El 7 de agosto de 1996, dicho equipo salió de operaciones para realizar su mudanza. Previamente, el TNG Fernando Martínez de la Vega, entonces Comandante General de la FAE, y el Alcalde de la ciudad de Guaranda suscribieron un contrato para tomar posesión de las instalaciones ubicadas en el Aguacoto, donde actualmente funciona el sistema. El 17 de septiembre partió el convoy hacia el lugar asignado, al mando del TCnl. Héctor Camacho, arribando a Guaranda el 19 de septiembre de 1996. Esta fecha es declarada como inicio de operaciones de la nueva Estación de Defensa Aérea, el COS-3, Estación *Gavilán*.

• La bruma omnipresente sobre la estación radar del COS-2. 1995.



•• **Stinson Reliant ECUADOR II**. El 31 de marzo de 1981, el aviador norteamericano Theodore Gildred Jr. aterrizó en el Aeropuerto *Mariscal Sucre* de Quito, procedente de San Diego, California, EEUU. Llegó reeditando, cincuenta años después, la hazaña de su padre, Theodore L. Gildred, quien arribó al mismo escenario tripulando su Ryan B.5 *ECUADOR*, un 29 de marzo de 1931. Gildred Jr. fue recibido por altas autoridades civiles y militares, quienes lo felicitaron por su exitoso vuelo, que para la FAE tiene igual significado que el que su padre realizó medio siglo atrás. Una réplica exacta al Ryan B.5 *ECUADOR* se encuentra en el Museo del Aire y el Espacio de la ciudad de San Diego, mientras que este significativo aparato, el Stinson Reliant *ECUADOR II*, puede ser admirado en el Museo Aeronáutico de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en Quito.

VI.13

ESCUADRÓN DE COMBATE 2113. *Kfir* C.2. 1982

El interés por adquirir aviones de combate modernos nace en 1977, cuando gobernaba el país el Consejo Sumpremo de Gobierno, integrada por el Vicealmirante Alfredo Poveda Burbano, el General de División Guillermo Durán Arcentales y el Brigadier General Luis Leoro Franco, quien era el Comandante General de la FAE.

Este interés inicial de dotar a la FAE de nuevas unidades dio lugar a que se haga una selección de las diversas alternativas del mercado, tomándose la decisión de negociar con la compañía israelita IAI para la adquisición de 24 unidades de *Kfir* C.2. Sin embargo, y a pesar de que las negociaciones habían llegado a estar próximas a la firma del contrato, este se frustró por la negativa de los EEUU de otorgar la licencia de reexportación de los motores General Electric J-79 que equipan al avión y que son fabricados en ese país.

Esta negativa se debió al embargo que dispuso el gobierno de Jimmy Carter sobre armamento moderno para los países de América Latina, en concordancia con su política de Derechos Humanos, y como presión política contra los países con gobiernos militares que, de hecho, para la época eran la mayoría en Latinoamérica.

Ya al retorno del régimen democrático, cuando desempeñaba las funciones de Presidente Constitucional de la República el Ab. Jaime Roldós Aguilera, y luego del conflicto de 1981 en la frontera con el Perú, vuelve el interés por adquirir estos aviones. Para este efecto se nombró una comisión encargada de realizar un nuevo estudio, la que estuvo integrada por el BRIG Frank Vargas Pazzos, TCnl. William Birkett Mórtoles, TCnl. Marco Chávez y los Mayores Marcelo Serrano y Heleodoro Costales.



Sobre la base del informe que presentó la comisión y por las dificultades presupuestarias, la FAE decidió adquirir 12 *Kfir* C.2, 10 monoplazas y dos biplazas, firmando el contrato el 21 de mayo de 1981. Este acuerdo incluía equipo de apoyo, partes y repuestos, entrenamiento, material bélico y simulador de vuelo. El sábado 16 de julio de 1981, viajó a Israel el primer grupo de pilotos a recibir adiestramiento de vuelo en el nuevo equipo, ellos fueron: Mayor Hernán Quiroz, Capt. Vicente Apolo y Capt. Edmundo Baquero; empiezan su curso el 11 de agosto del mismo año. Posteriormente partirían a Israel otros grupos de pilotos y técnicos a recibir el respectivo entrenamiento.

Al retorno del primer grupo de pilotos, el Comando de la FAE emite un documento el 10 de marzo de 1982, fijando la “partida de nacimiento” del Escuadrón 2113 *Kfir*, en el que se establece la misión, organización y los programas que deberán ser cumplidos en el proceso de formación y operación del nuevo escuadrón. Así, el primer vuelo en el Ecuador de un *Kfir*, el FAE 905, se realiza el 31 de marzo al mando de un piloto de la IAI. Posteriormente se realizó el primer vuelo con un piloto ecuatoriano, el Mayor Hernán Quiroz, el 19 de abril de 1982, fecha que se la ha tomado como referente para conmemorar el aniversario del Escuadrón 2113. El 11 de junio de 1982, el Presidente Oswaldo Hurtado Larrea y miembros de su gobierno, en una solemne ceremonia militar, hicieron entrega oficial del nuevo Escuadrón a la FAE.

• Tres IAI *Kfir* C.2 del Escuadrón 2113 del Ala de Combate N° 21, calentando motores en su línea de vuelo. Base Aérea de Taura, 1989.

Durante todo este tiempo de operaciones de vuelo de esta unidad, se han perdido cuatro aparatos, dos por impacto de aves contra el canopy: el FAE 910 con el Tnte. Marco López, sobre Lomas de Sargentillo, el 7 de febrero de 1985; y el FAE 913, con el Tnte. Marco Palacios, a pocas millas de la Base de Taura, el 24 de abril de 1998. Uno por apagón del motor, el FAE 903 con el Mayor Juan Vivero sobre la península de Santa Elena, el 12 de agosto de 1994. Todos estos pilotos lograron eyectarse y volver a salvo a su Base. Lamentablemente, la única fatalidad se produjo el 3 de mayo de 1989, cuando el Mayor Ricardo Chalén, al mando del FAE 904 se salió de la pista luego de infructuosamente intentar abortar su despegue en la Base de Taura. En 1998, la Fuerza Aérea Ecuatoriana dio inicio al programa de modernización de los aviones *Kfir* C.2 a la configuración CE.

VI.14

LOS EJERCICIOS *HORIZONTE AZUL*

En julio de 1985, por primera vez en la historia de la FAE, aviones de última generación de la U.S. Air Force se unieron a nuestros escuadrones de combate para realizar un ejercicio conjunto llamado *Horizonte Azul*. Se intercambiaron experiencias y se fortalecieron los lazos de amistad entre los pilotos de las dos naciones. Al año siguiente arribaron los F-16 *Fighting Falcon* del 388 Tactic Squadron, los que realizaron una demostración de poder de fuego en la isla Santay; este grupo volvería en julio de 1987, en junio de 1988 y en mayo de 1993. En marzo de 1991, los ejercicios se realizaron con la participación de los F-4E *Phantom II* del Grupo 441 de la Guardia Nacional de New Jersey. Este tipo de actividad se continúa llevando a cabo bianualmente con la participación de diferentes escuadrones de la USAF junto a nuestros aviones supersónicos de combate.

VI.15

EL MUSEO AERONÁUTICO

La iniciativa de que la Fuerza Aérea Ecuatoriana cuente con una colección de objetos y material fotográfico, dignos de integrar su haber histórico, nació gracias al Mayor Galo Coronel Drouet en un espacio destinado para el efecto en la Escuela de Aviación Cosme Rennella en abril de 1972. Posteriormente fue incrementándose con la colaboración de la familia Rennella, donaciones particulares y el apoyo total del Comando de la FAE hasta que el 14 de agosto de 1985, el BRIG Carlos Jaramillo Abarca elaboró y formuló las ideas principales que deducirían la concepción global del proyecto Museo Aeronáutico. La Institución, consciente de la importancia que reviste unas instalaciones de estas características para la estructuración de la nacionalidad ecuatoriana, consideró indispensable su construcción para que recoja y comunique la evolución y desarrollo de la actividad aérea a través de su historia.



• Extremo oriental del Parque Estático del Museo Aeronáutico de la FAE; en la gráfica, una fila de genuinos clásicos del aire. Desde la izquierda: Douglas DC-6B (semioctuplo), Douglas C-47, Douglas B-23/UC-67 *Baby Dragon*, North American B-25H *Mitchell* y Consolidated Vultee PB5A *Catalina*. Base Aérea *Mariscal Sucre*, Quito, 1990.

De esta manera nacieron los fundamentos para esbozar la correspondiente doctrina y las actividades interdisciplinarias del nuevo museo, cuya misión consiste en garantizar la seguridad de la investigación histórica e iconográfica de la FAE en el contexto nacional e internacional. El 1 de septiembre de 1986, mediante oficio N° 291.ZD-0-86, del BRIG Jaramillo Abarca, Comandante de la Defensa Aérea y Director del Museo Aeronáutico, remitió al Presidente de la República, Ing. León Febres-Cordero, el documento titulado

Justificativo de la Creación del Museo Aeronáutico y del Espacio de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, cuyos objetivos son: 1. Recopilar testimonios, documentos y objetos a través de una investigación coherente y planificada; 2. Proyectar la imagen de la aviación ecuatoriana hacia la conciencia ciudadana mediante la exposición documental e iconográfica de su quehacer histórico; 3. Crear, paralelamente a la exhibición museográfica, un centro de difusión de la cultura aeronáutica, mediante cursos académicos y la formación de tecnólogos en actividades afines; y, 4. Despertar el interés por la tecnología aeronáutica, construyendo las réplicas de los primeros aviones que tuvo el Ecuador, lo que posibilitaría la fase inicial de la industria aeronáutica ecuatoriana.



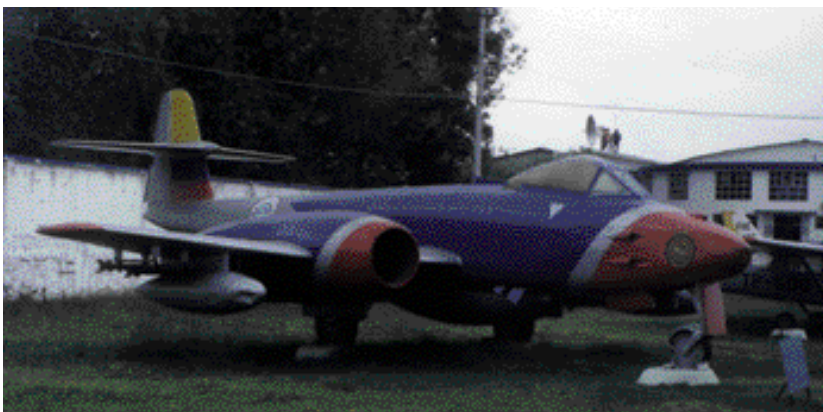
Para cumplir con los objetivos de la creación del Museo, la Dirección procedió a disponer la ejecución de varios proyectos, entre los cuales cabe mencionar el de adecuación de un antiguo gimnasio que, con las debidas implementaciones, sirvió para sala de exhibición y centro de estudios académico-científicos. 20.000 horas de trabajo en investigación requirió este proyecto, el mismo que en virtud del crecimiento operado en las labores de recolección de materiales, tales como aviones, documentos, insignias, armas, adminículos, banderas, fotografías, bustos, etc.

En síntesis, el Museo Aeronáutico es un reparto orgánico de orden académico, de permanente investigación, adscrita a la Comandancia general de la FAE, y cuyos planes confluyen a rescatar, conservar y proyectar la historia de la Institución a la que pertenece, comunicarlo a la posteridad y desarrollarse conforme lo prescribe el fundamento de la doctrina museológica aeronáutica ecuatoriana. Sus funciones garantizan la investigación histórica y la seguridad de una representación y conservación documental e iconográfica de la actividad aérea en el contexto del desarrollo económico y social del Ecuador.

Siendo así, el 25 de octubre de 1986, se inauguró el Museo Aeronáutico de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en la I Zona Aérea, Base *Mariscal Sucre*; siendo Presidente Constitucional el Ing. León Febres-Cordero; el Ministro de Defensa, General de División Medardo Salazar Navas; el Jefe del comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, General de División Jorge Asanza Acaituri; el Comandante General de la FAE, Teniente General Jorge Andrade Cevallos; el Jefe de Estado Mayor de la FAE, Brigadier General Ángel Flores Montúfar y el Director del Museo Aeronáutico, Brigadier General Carlos Jaramillo Abarca, cuyas firmas constan al pie del acta protocolizada en la Notaría XI de la ciudad de Quito.

- En un ángulo interior del edificio principal del Museo Aeronáutico se exhibe el histórico Macchi-Hanriot HD.1 *TELÉGRAFO I*, rodeado de una serie de objetos recordatorios de la época.

- Extremo occidental del Parque Estático; un *Meteor* Fr.9 del Grupo Acrobático *Águilas*. Detrás, una Cessna 150 *Aerobat* y una T-41 *Mescalero*, y la fachada del edificio principal del Museo.



VI.16

HISTORIA, MISIÓN Y SERVICIOS DEL ALA N° 12, LATACUNGA



El Ala de Investigación y Desarrollo N° 12 de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, acantonada en Latacunga, Provincia de Cotopaxi, inició su funcionamiento como tal el 1 de enero de 1988, mediante decreto N° 5, publicado en el Registro Oficial reservado N° 323-S, del 3 de agosto de 1997, en el que se establece la nueva organización del reparto.

Esta antigua Base, cuya creación se remonta al 10 de mayo de 1929, cuando se construyó su campo de aviación, mantiene una destacada y particular historia en la aeronáutica de nuestro país; recordemos que las gestas de nuestros aviadores pioneros de los vuelos aeropostales, que conllevaron al origen del *Correo Aéreo Militar*, partieron desde este reparto.

Entre los más destacados acontecimientos de los últimos treinta años de vida del Ala N° 12 se merecen detallar los siguientes:

10 de mayo de 1968: Se firma el decreto para financiar la II etapa del Aeropuerto Cotopaxi de Latacunga, siendo Presidente de la República el Dr. Otto Arosemena Gómez.

14 de septiembre de 1968: Se compran los terrenos aledaños a la Base para la ampliación del Aeropuerto.

Abril de 1970: Se inaugura el Terminal del Aeropuerto de Latacunga, con la presencia del Dr. José María Velasco Ibarra.

1972: Siendo Comandante General de la FAE, el BRIG Jorge Izurieta Iturralde, se complementa la construcción de la Base Aérea Cotopaxi, terminándose la última etapa de la pista y los edificios de administración y vivienda.

1980: Se construyen 16 villas de Oficiales y 3 bloques de departamentos para Aerotécnicos.

1981: El Comando de la FAE define los estudios para la creación de la Industria Aeronáutica en la B.A.C.

1982: La Industria Aeronáutica fue debidamente estudiada, encontrándose en su fase inicial de desarrollo.

Mayo de 1985: Se crea la Industria Aeronáutica en Latacunga. Con ella se alcanza la autosuficiencia en los trabajos de mantenimiento de las aeronaves de la FAE, constituyéndose en la primera fase del Proyecto *Esperanza*.

1986: Se inicia la inspección de mantenimiento de aviones militares de la FAE, con los Cessna A-37B, naciendo el *Centro de Mantenimiento de la FAE, CEMFA*.

Marzo de 1989: La Dirección de la Industria Aeronáutica, DIAF, es activada como una empresa para comercializar los servicios especializados en mantenimiento de aviones, tanto civiles como militares.

8 de octubre de 1990: Se crea el Departamento de Ensayos no Destructivos en el CEMFA.

27 de octubre de 1990: Creación de la Unidad de Sanidad para servicio interno.

5 de enero de 1991: Mediante Acuerdo Ministerial N° 066, se declara al Aeropuerto *Cotopaxi* como Aeropuerto Civil-Militar alterno al Internacional *Mariscal Sucre*. Hasta esa fecha, se limitaba a recibir tan sólo a las aeronaves que requerían de algún tipo de mantenimiento mayor.

• Hangar del Centro de Mantenimiento de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, CEMFA, recibiendo a un Boeing 707 de Ecuatoriana de Aviación. Base Aérea *Cotopaxi*, Latacunga, 1989.

15 de julio de 1991: Se dio inicio al programa de la gran visita de los aviones *Mirage F.1* del Ala de Combate N° 21.

15 de junio de 1992: Para adquirir la personería jurídica, autonomía operativa y financiera, patrimonio y fondos propios, se creó la DIAF; mediante la Ley N° 154, publicada en el R.O. N° 957, con decreto promulgado por el Presidente, Dr. Rodrigo Borja.

17 de julio de 1993: Creación del Departamento de Artillería Antiaérea en el CEMFA.

30 de abril de 1994: Calificación de la FAA, QDJY013J, en la que se autoriza al CEMFA como estación reparadora internacional en las técnicas de aviones en general, motores y servicios especializados.

9 de noviembre de 1994: El Aeropuerto *Cotopaxi* abre sus puertas para facilitar la operación aeronáutica como Aeropuerto Internacional de Carga y Alterno de pasajeros del Aeropuerto *Mariscal Sucre*.

30 de abril de 1995: Ampliación de la calificación de la FAA, en la que la CEMFA es autorizada a realizar trabajos adicionales en accesorios y servicios especializados en ensayos no destructivos en todas las técnicas.

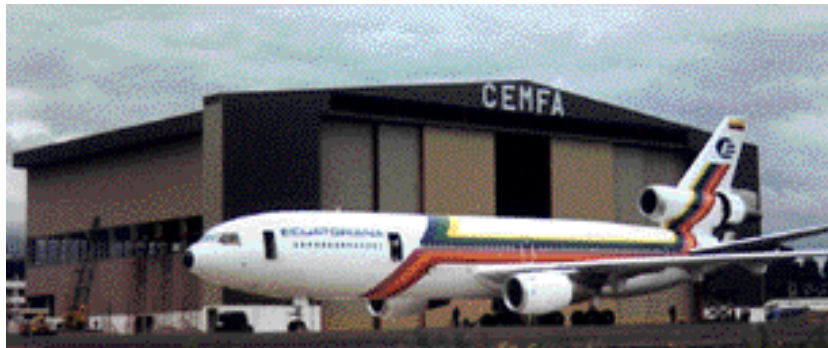
19 de mayo de 1997: Mediante acuerdo N° 1425, expedido por el Ministerio de Educación y Cultura, y siendo Director de educación de la FAE el Cml. EM Avc. Julio Burgos, es creada la Unidad educativa FAE N° 5, en calidad de experimental.

8 de junio de 1997: Apertura de la Clínica Quirúrgica, como parte de la Unidad de Sanidad para beneficio de la ciudadanía.

14 de abril de 1998: Mediante acuerdo N° 0948, expedido por la Dirección Provincial de Educación, se autoriza la creación y funcionamiento del I Curso del Ciclo Básico.

Agosto de 1998: Se inicia la construcción del Liceo Aeronáutico, que servirá para el progreso educativo de la provincia.

El Ala N° 12 presta también otros servicios en el ámbito de la FAE y en bien de la comunidad, con su Unidad de Sanidad, la Escuela Técnica de la Fuerza Aérea y con la



Unidad Educativa FAE N° 5. Tiene como misión principal proporcionar el mantenimiento de aeronaves; desarrollar proyectos tecnológicos; efectuar el mantenimiento del material de la Defensa Aérea; formar Aerotécnicos y capacitar al personal de la FAE para disminuir la dependencia tecnológica extranjera; desarrollar la industria aeronáutica y fortalecerla en apoyo al cumplimiento de la misión de la Fuerza Aérea. La historia reconoce los avances realizados en el ámbito interno y los servicios que viene brindando a lo largo de los años, originalmente como Base Aérea *Cotopaxi*, desde la fecha de su creación, y actualmente como Ala de Investigación y Desarrollo.

VI.17

LA FUERZA AÉREA APOYANDO AL DESARROLLO NACIONAL. 1988-1994

En las últimas tres décadas, la FAE ha intensificado su esfuerzo para apoyar el desarrollo socioeconómico del país, a través de instituciones como la Dirección de Aviación Civil, DAC, TAME, DIAF, EMSA y AVINDAC. Se ha buscado integrar a localidades aisladas del país a fin de hacerlas partícipes del desarrollo. También se ha incursionado en actividades que no eran atractivas para la empresa privada, pero que son un factor decisivo en el progreso económico del Ecuador.

La DAC ha desarrollado una infraestructura aeroportuaria en todo el territorio nacional, ajustándose a las exigencias de la tecnología moderna. TAME ha permitido que los ecuatorianos cuenten con un excelente servicio de transporte aéreo a un total de catorce destinos nacionales. De acuerdo a las temporadas, el promedio de pasajeros que moviliza alcanza los 3.500 por día. En 1996, TAME inició sus servicios de ruta al mercado aéreo

• Un DC-10 de Ecuatoriana de Aviación recibe el visto bueno del CEMFA luego de una prolija revisión. Base Aérea Cotopaxi, Latacunga, 1992.

internacional, al ofrecer sus servicios a Cuba, Chile y Panamá. Actualmente TAME cuenta con una flota de aviones compuesta por cuatro Boeing 727-200, tres Boeing 727-100, dos Fokker F-28-4000 y el apoyo de dos Avro 748 y un DH *Twin Otter* para atender los destinos con menor demanda.

La DIAF es la industria pionera en el mantenimiento mayor de aeronaves civiles y militares. Su capacidad técnica ha permitido dar servicio a la aviación militar y civil del país, evitando la salida de divisas al exterior.



AVINDAC desarrolla el primer terminal de carga en la ciudad de Latacunga, orientada específicamente a satisfacer las necesidades de transporte de los productos perecibles hacia el exterior. Esta empresa de economía mixta permitirá un desarrollo acelerado del callejón central interandino a la vez que descongestionará el Aeropuerto *Mariscal Sucre* de Quito.

La FAE, en esta etapa, ha ejecutado también programas específicos para apoyar a los sectores olvidados de nuestro país. Sus programas: *Acción Cívica*, *Alas para la Educación*, *Alas para la Salud*, *Alas para la Cultura*, *Alas para el Desarrollo* y *Alas para la Alegría*, despliegan una gran cantidad de actividades que contribuyen constantemente a socorrer a los más necesitados y menos atendidos en el territorio nacional. El programa de *Acción Cívica* ha dado énfasis, en su accionar, a la Región Oriental. Se atiende a las comunidades indígenas desde pequeñas pistas abiertas en la selva, constituyendo estos vuelos, con frecuencia, su único medio de enlace con la civilización.

VI.18

EL GRUPO DE COMBATE N° 221 DEL ALA N° 22 EN ACCIÓN. 1990-1999

Desde 1989, se encontraba como Comandante del Ala N° 22 el Cnrl. Wilson Saavedra y Comandante de Grupo el Mayor Hernán Carrera. Al año siguiente se adquieren doce helicópteros TH-57A y se cambia la denominación de la unidad: de Grupo Rescate a Grupo de Combate N° 221. Fue necesaria la preparación de sus pilotos y técnicos en el más alto nivel para contar con tripulaciones profesionales en tiempos de paz; a continuación se siguió con el entrenamiento táctico con el fin de cumplir con la misión indispensable del rescate de combate aplicado en tiempo de guerra.

La unidad recibió en 1992 dos galardones: una de parte de la Gobernación de la Provincia del Guayas por las labores realizadas en beneficio de su población y otra de parte del Gobierno Nacional, la condecoración al Mérito Aeronáutico *Condor de los Andes* en el grado de *Comendador*, por el trabajo cumplido durante la emergencia del Austro durante el desastre de la represa de La Josefina. En esta participaron helicópteros *Allouette SA-319B*, en misiones de evacuaciones aeromédicas, transporte de autoridades, técnicos y miembros de prensa y defensa civil; se transportaron también piezas de repuestos de maquinarias, abastecimientos y vituallas. En 1994 se nombra Comandante del Ala al Cnrl. Julio Burgos y Comandante de Grupo al TCnl. Hernán Carrera.

• Un Boeing 727-200 de TAME en la plataforma del Aeropuerto Internacional *Mariscal Sucre*, Quito, 1994.

En 1995 el Grupo participó activamente en el Conflicto del Cenepa, desde el inicio hasta el fin de las hostilidades, con el transporte de personal, material y evacuación de heridos

en los puestos de avanzada con equipo *Allouette* y TH-57A, los primeros integrándose al Grupo Aéreo Amazonas, con base en Macas, y los otros apoyando al Ejército desde Gualaquiza. Los *Allouette* fueron tripulados por el Capitán Antonio Puga; los Tenientes Rolando Puga, Alejandro Calahorrano, Nilo estrada, Mauricio Moreira y Frank Cevallos. Al mando de los TH-57A estuvieron el Mayor Hernán Carrera; Capitanes Luis Padilla y Jaime Fonseca; los Tenientes Edwin Vargas, Luis Vacacela, Luis Soto, Edwin Cevallos, Raúl Toledo, Pablo Villarroel y Carlos Tobar. Estos pilotos cumplieron en sus misiones un total de 731:30 horas de vuelo. Por el valiente desempeño de la unidad, el Ejército Ecuatoriano condecoró al estandarte del Ala N° 22 y a sus tripulaciones con la *Gran Cruz de Guerra*.

Durante el devastador embate del fenómeno de El Niño, en 1998, el Ala N° 22 hizo frente a la grave situación de aislamiento e insalubridad que se presentó en la región realizando vuelos hasta completar un total de 775 horas, sin haberse producido ni un solo percance durante sus misiones.



• Plataforma del Grupo de Combate N° 221 del Ala N° 22. Base Aérea *Simón Bolívar*, Guayaquil, 1994.

Posteriormente, el terremoto de Bahía de Caráquez dejó una secuela de problemas de desabastecimiento y damnificados que el Ala N° 22 acudió a solucionar con prontitud. En la actualidad, el Ala de Combate N° 22 colabora con las autoridades nacionales y seccionales en trabajos de apoyo al desarrollo de la educación y en el programa *Alas para la Salud* de la FAE; colabora con la Policía Nacional en el control antidelinquencial, control de carreteras, antinarcóticos y antiguerrilla. Consecuentes con los principios de la FAE, la unidad permanece alerta las 24 horas del día, todos los días del año, haciendo honor a su lema "*Para que Otros Puedan Vivir*".



•• Bell TH-57A del Grupo N° 221, despegando después de una visita a la ESMA *Cosme Rennella*. Salinas, 1998.

••• SUD SA-319B *Allouette* en su base de Guayaquil. 1997.

VI.19

LA CORDILLERA DEL CÓNDOR Y EL ALTO CENEPA. 1994

El 12 de diciembre de 1994, el Coronel Manuel Lazarte, Comandante del Batallón de Infantería de Selva N° 25 *Callao*, del Ejército del Perú, presentó un ultimátum a nuestro compatriota Coronel César Aguirre, Comandante del Batallón de Selva N° 63 *Gualaquiza*; en este se les amenazaba en desalojar por las armas, de sus bases de la cabecera del Cenepa, si no se retiraban hasta ese fin de semana. Al enterarse de este particular, el General de División Paco Moncayo señaló: “*Los soldados ecuatorianos han estado en esta región por muchos años y eso lo sabe muy bien el mando peruano, que nunca presentó reclamo*”.

El Presidente del Perú, Ing. Alberto Fujimori, reconoció, en declaraciones hechas al Canal 4 de TV de Lima, que el plan de ataque al Ecuador comenzó a diseñarse en octubre de 1994 y para demostrar que estaba preparado, indicó que tenía los aviones supersónicos Sukhoi Su-22, *Mirage 2000*, A-37B y helicópteros MI-25 *Hind*; todos en condiciones de operar cerca del lugar de los combates, cuando normalmente están asentados en Arequipa, tras indicar que su servicio de inteligencia había obtenido toda la información para el ataque y tomar por sorpresa a las guarniciones fronterizas ecuatorianas. Entre otras cosas reconoció que su objetivo para la agresión era situar los hitos en la zona no demarcada en el tiempo más corto posible; en otras palabras, se reafirmó en la interpretación unilateral del Protocolo de Río de Janeiro, instrumento jurídico que se firmó en 1942, cuando no se conocía la realidad geográfica de la zona ubicada entre los ríos Zamora y Santiago.

Habíamos revisado ya en el capítulo III (III.17) que fue en 1947, después de un reconocimiento fotográfico de la USAF, que se pudo comprobar que no existía un *Divortium Aquarum* que establecía el citado protocolo, por lo cual este se convertía en inejecutable. Por lo mencionado anteriormente, sabemos ahora que ello fue el inicio de una larga y bien meditada estrategia del gobierno y las Fuerzas Armadas del Perú para la total ocupación de la cuenca del Cenepa. Las reiteradas negativas del militar peruano, General Nicolás De Bari Hermoza, a atender las llamadas telefónicas del Jefe del Comando Conjunto ecuatoriano, General del Ejército Víctor Bayas, hicieron deducir que la planeada agresión se hallaba efectivamente en marcha.

VI.20

EL CONFLICTO DEL CENEPA. 9 DE ENERO AL 28 DE FEBRERO DE 1995

El 9 de enero de 1995, se dan los primeros roces con la captura de una patrulla peruana dentro de nuestro territorio; se aplica la *Cartilla de Seguridad*, elaborada entre los dos países para estos casos, y son liberados. Dos días después, otra situación similar se produce pero a la voz de alto los soldados peruanos respondieron con fuego graneado; los sureños son repelidos y se dispersaron abandonando sus equipos y pertrechos. Se pudo verificar luego que todas estas incursiones obedecían a avanzadillas de una fuerza mayor que estaba infiltrándose con la finalidad de crear destacamentos militares muy cerca de la línea que ellos pretendían imponer como frontera. Desde esa fecha, los incidentes fueron más frecuentes y las escaramuzas aumentaron en intensidad a medida que transcurrían los días

• Un A-37B del Escuadrón 2311 *Dragones* en ruta a su base después de una misión de apoyo a las tropas de tierra durante el conflicto del Alto Cenepa con el Perú. Para una pronta identificación, ya que la FAP también utilizó aviones similares, a nuestros *Dragonfly* se les pintó grandes triángulos amarillos, bordeados de negro, en las alas y planos de cola. Febrero de 1995.



Mientras el Ejército resolvía con éxito las acciones bélicas en la región amazónica, la FAE se ponía en movimiento para proporcionar el soporte necesario a las tropas trabadas en combate. Desde el inicio mismo del conflicto, los aviones de transporte de la FAE actuaron para armar en forma rápida y eficiente el dispositivo defensivo de nuestras Fuerzas Armadas, después serían los encargados de proporcionar el adecuado soporte logístico y llevar adelante el plan de relevos de la Fuerza Terrestre para, finalmente, ser el medio utilizado en la desmilitarización de la zona.

Si bien el despliegue de la aviación de transporte fue amplio e intenso, fue la aviación de combate la que jugó un papel fundamental y protagónico en la defensa de nuestra heredad territorial. En efecto, el Perú trató de amedrentarnos utilizando sus helicópteros artillados para realizar en forma sistemática ataques a nuestros puestos fronterizos pero ya desde los primeros días de combate sufrieron graves pérdidas, lo que los obligó a suspender este tipo de operaciones.

- Piezas de artillería antiaérea *Oerlikon* de 23 mm., con un alcance de hasta 4.000 metros, en posiciones defensivas listas para repeler los ataques que nunca llegaron. febrero de 1995.

- *Jaguar* Mk.1 en la misma pista de despliegue que la fotografía anterior. Sobre su ala izquierda los ameros instalan uno de los dos misiles *Matra Magic-2* de su dotación de combate. Normalmente se lo cargaba, además, con cuatro bombas de propósito general frenadas de 1.000 lbs. cada una y un depósito auxiliar de 1.000 litros de combustible bajo el fuselaje. Febrero de 1995.



El 29 de enero, los peruanos lanzaron una ofensiva contra los destacamentos de *Coangos*, *Teniente Hugo Ortiz*, *Etza* y las posiciones organizadas de *La Y* y *Cueva de Los Tayos*; todos sus avances fueron repelidos y en el proceso, a las 13h55, se derribó con un misil *Blowpipe* al primer helicóptero peruano, un MI-8T matriculado AE 587. El 1 de febrero, aviones cazabombarderos peruanos atacan por primera vez *Base Norte* pero el día 6, el *Canberra* Mk.68, FAP 257, se estrelló en circunstancias desconocidas durante un ataque a *Tiwintza*.



El 7 de febrero, a las 14h30, fue alcanzado sobre *Coangos* un MI-25 *Hind D*, FAP 695, por AAA de 23 mm y 37 mm. y rematado con el certero impacto de un misil *Blowpipe*. El miércoles 13 de febrero, a las 14h00 sobre *Tiwintza*, el Teniente Byron Borja abatió con su misil al MI-8T, AE 547, y a las 14h30, el MI-17 AE 644 fue derribado por el Teniente Alfonso Gudiño en *Coangos*. Ambos valerosos Oficiales pertenecen a la Fuerza Terrestre.

Para el domingo 10 de febrero, la aviación peruana lanzó a sus cazabombarderos Su-22 contra los destacamentos *Banderas* y *Tiwintza*, pero esta vez no lo harían con impunidad; habían sido detectados por el Comando de Defensa Aérea que llevó a nuestras escuadrillas de interceptores a las coordenadas correctas y en menos de cinco minutos se realiza la acción de combate aéreo más notable en la historia de la Fuerza Aérea Ecuatoriana: tres aviones peruanos son derribados mientras un A-37B logró escapar con destino incierto. Los pilotos compatriotas, fieles a la tradición de caza, procedieron a marcar en sus respectivos aviones los distintivos que los acreditaban a cada uno de ellos con sendos derribos.

Así, los aviones de la Fuerza Aérea Ecuatoriana habían realizado 2.230 horas de vuelo en exitoso cumplimiento a todas las operaciones que les fueron asignadas a sus tripulaciones. Las bajas de nuestra Fuerza Terrestre fueron de 39 muertos y 91 heridos y se tomaron 7 prisioneros de guerra. La aviación del Ejército peruano y la Fuerza Aérea del Perú perdieron, confirmadamente, cuatro aviones y cuatro helicópteros al término de 33 días de combate.



- Personal de Aerotécnicos de la Base Aérea de Taura. Durante el conflicto, estos hombres vencieron toda suerte de adversidades para mantener a los aviones en perfectas condiciones de vuelo. Ellos representan el verdadero espíritu de combate de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Febrero de 1995.

- Pilotos del Escuadrón 2113 comentan las incidencias del día en una pista de despliegue. Febrero de 1995.

- Nunca se libró una verdadera guerra sin señuelos. Habilidad y prontitud, esa es la consigna. Febrero de 1995.

VI.21

VICTORIA SOBRE EL CENEPA. 10 DE FEBRERO DE 1995

Dentro de la planificación operativa que se dio de acuerdo a los acontecimientos que se venían desarrollando en el Alto Cenepa, se había previsto la realización de una operación combinada en la que debían participar una escuadrilla de dos aviones *Kfir* C.2 y una de dos *Mirage* F.1. El objetivo era fundamental: detener la acción de la aviación peruana que durante varios días había estado hostigando a las tropas de nuestro Ejército, realizando bombardeos sobre los destacamentos ubicados en la zona de la cabecera del Cenepa.



Con esta consigna, los pilotos del Escuadrón 2112, *Mirage* F.1, y del Escuadrón 2113, *Kfir* C.2, del Ala de Combate N° 21, se encontraban en alerta todo el tiempo y permanecían amarrados a sus aviones, conscientes de ser quienes cumplirían la misión de apoyar a nuestros soldados de la Fuerza Terrestre que heroicamente combatían en la selva amazónica. A las 12h42, la estación *Halcón* informa al COMAC que cinco *tracks* (aeronaves rojas) son detectadas y que se dirigen hacia el sector del conflicto; indican que dos de ellas tienen velocidad de 400 Kts y tres con 300 Kts. A las 12h47, el COS-1 activa el FRI.

• Formación cerrada de cuatro *Mirage* F.1 del Escuadrón 2112. El tercer avión de izquierda a derecha es el FAE 807, tripulado por el Mayor Raúl Banderas. Febrero de 1995.

En la Base Aérea de Taura, a las 12h49, La escuadrilla *Conejos* del Escuadrón 2112 entró en *SCRAMBLE*, o salida de emergencia, con la siguiente tripulación: Mayor Raúl Banderas (Líder), *Mirage* F.1 FAE 807, y Capitán Carlos Uscátegui (Ala), *Mirage* F.1 FAE 806. Un minuto después, la escuadrilla *Broncos* del Escuadrón 2113, compuesta por el Capitán Mauricio Mata (Líder), *Kfir* C.2 FAE 905, y Capitán Guido Moya (Ala), *Kfir* C.2 FAE 909, recibió orden de salida.

•• IAI *Kfir* C.2 del Escuadrón 2113 del Ala de Combate N° 21. Base Aérea *Simón Bolívar*, febrero de 1995.



A las 12h53, se comunica a Patuca: “jataque aéreo en doce minutos!”, y se pone en alerta a dos A-37B a dos minutos de reacción. A las 12h55, el COMAC comunica a un T-34C en Holding sobre Méndez a FL200: “limpie el área”, es decir que notifique a todos nuestros aviones que abandonen el teatro de operaciones inmediatamente, y el Jefe EM-COMAC encargado, Coronel Gustavo Bucheli, se pone en contacto con el Coronel Wilson Salgado del COS-1 y dispone que los F-1 y los C-2 intercepten y derriben todo avión que encuentren en la zona.

Los dramáticos eventos de ese memorable día son narrados a continuación por los distinguidos Oficiales, Mayor Raúl Banderas y Capitán Carlos Uscátegui:

Mayor Banderas: “A las 12h47 recibimos la orden e inmediatamente arrancamos los aviones, tomamos pista y a las 12h49 estábamos ya en el aire. Aceleramos a 450 nudos y luego de un minuto de vuelo cambiamos a frecuencia asignada a la Defensa Aérea. Viramos al rumbo 140 e iniciamos el ascenso a 30.000 pies. La Defensa Aérea nos indicó la presencia de blancos a 170 millas de nuestra posición, con el rumbo 175. Aproximadamente 4 minutos antes de llegar, recibimos la orden de descender a 20.000 pies, interceptar y derribar cualquier aeronave enemiga. Iniciamos la interceptación en el rumbo 145 y luego viramos a 170. Al establecer el rumbo 140 al SW de Gualaquiza, observé dos ecos en mi radar a unas 15 millas con rumbo 100 y más 2000 pies de desnivelación; notifiqué a mi Ala, quien se abrió en formación de batalla. Traté de hacer una interceptación de 180 pero los ecos del radar se desengancharon. Entonces tomé la decisión de dirigirnos hacia Tiwintza insertando las coordenadas de dicho punto en el GPS. En el rumbo 060, a unas 10 millas de Tiwintza, avisté dos aviones a las 11 de nuestra posición, a unas 6 o 7 millas de distancia, notifiqué a mi Ala y di la orden de conectar la post-combustión, además le confirmé la posición de los Boogeys...”.

Capitán Uscátegui: “Cuando nos íbamos acercando a la zona del conflicto tenía una idea fija: la de tener los switches de armamento “calientes” y, lo otro, mantener la posición respecto al Líder para darnos protección mutua. Pero a cada rato, casi obsesivamente, chequeaba misiles, cañones y master de armamento. Llegó el aviso: rumbo 060. Al momento que tuvimos contacto visual entramos a formación de ataque con PC...”.

Mayor Banderas: “Descendimos un poco con 0,95 Mach, a la vez que hicimos contacto con la escuadrilla Kfir. A unas 4 millas de distancia escuché el pito de mi misil, indicativo de que estaba enganchado y listo para ser disparado. Cuando nos encontrábamos a unas 2 millas de distancia de los blancos, observé en mi detector de radar que estaba siendo enganchado desde las 6 por un radar que no era ni el del avión de mi Ala ni de los Kfir. Indiqué esto a mi Ala y procedí a emitir contramedidas electrónicas, con lo que se desenganchó la amenaza. En ese momento identifiqué a dos Boogeys. Tenían grandes tanques de combustible bajo las alas. Subiendo un poco pude ver claramente la nariz cortada de los Su-22 y procedí a lanzar el primer misil desde una distancia de 1 a 1,5 millas. El misil alcanzó al avión de la derecha, que volaba ligeramente retrasado en relación del otro, en una especie de hilera de combate un poco abierta con una separación de unos 800 metros. Salí hacia la derecha y mi Ala ingresó contra el avión de la izquierda al que le disparó un misil, impactándolo de lleno. Los dos Sukhoi continuaron volando pero hechando humo por sus toberas, por lo que supongo iban sumamente averiados. No obstante, una vez que mi Ala salió de su primer disparo, yo volví a ingresar contra el avión de la derecha, que se encontraba banqueando hacia ese lado en un ligero ascenso. Disparé un segundo misil que por la curva de persecución que describió parecía que no iba a dar en el blanco, pero que finalmente hizo un impacto directo, produciendo una gran explosión. Inmediatamente salí hacia la derecha con el propósito de abandonar la zona, al tiempo que mi Ala a su vez ingresaba nuevamente contra el avión de la izquierda al que le disparó un segundo misil que dio en el blanco, pero no hizo una explosión igual al primero.

Mientras mi Ala salía hacia la derecha, pudo observar como el avión que fue impactado por mí caía embarrenado, envuelto en llamas desde la mitad hacia atrás. También observó que luego de la segunda o tercera vuelta el piloto de dicho avión se eyectó; mientras tanto el otro avión se alejaba de la zona echando humo. Por la noche se confirmó a través del Ing. Fujimori, Presidente del Perú, que tampoco ese avión regresó a su base...”.



Capitán Uscátegui: *"Durante el tiempo que dura la misión no hay emociones, tan sólo se piensa en cumplir con lo que uno entrena toda la vida. Uno es parte del avión y actúa como un autómatas. Hace lo que se tiene que hacer. Después que derribamos a los aviones peruanos cortamos la potencia a relantí y bajamos a rozar las copas de los árboles para buscar la protección del terreno y abandonar la zona. Volábamos a 0,95 Mach pues como teníamos tanque ventral no podíamos volar supersónico.*

Sucedió que al retorno yo no tenía equipos de navegación y nos perdimos temporalmente de vista. No tenía calculados la navegación; mi VOR y el GPS estaban momentáneamente fuera de servicio. Esto me pasó por que salimos en un SCRAMBLE..."

Mientras tanto, a muy baja altura y casi a la par de estos acontecimientos, los aviones de la escuadrilla *Broncos* interceptaron a dos A-37B peruanos cuando salían de su corrida de bombardeo. A las 13h02, el Capitán Mauricio Mata logra tona de misil en sus auriculares confirmando una buena posición para el disparo. El proyectil encuentra su blanco en la cola del enemigo destruyendo gran parte de esta y el avión entró en barrena incontrolable; los tripulantes, Capitanes FAP Hilario Balladares y Gregorio Mendiola no tienen más alternativa que usar sus asientos eyectables. El otro A-37B, con mucha fortuna evitó ser derribado ya que se dio a la fuga e ingresó a un banco de nubes muy cerca de los árboles, desconociéndose si logró salvarse. Defensa Aérea conjetura que este avión peruano se estrelló, aunque no esté confirmado, pues entró en nubes en un sector en donde existe una elevación y por no haberse detectado ni un solo *track* de su retorno a su base.

Mayor Banderas: *"Cabe resaltar que nunca supimos cuál fue la amenaza de la que me alertó mi detector de radar antes y después de los derribos. Había la posibilidad de que fueran aviones enemigos que se encontraban realizando escolta a los aviones que ingresaban a bombardear las posiciones de nuestro Ejército. Como el enganche fue desde las 6, teníamos riesgo de ser derribados sin tener mayor oportunidad de avistar cualquier avión enemigo que se nos aproximara desde atrás, ya que al mismo tiempo nos encontrábamos derribando a los que teníamos delante. Esto nos ocasionó cierta premura, sin embargo procedimos a derribar a los Su-22 que venían de agredir alevosamente, como ya venían haciéndolo en días anteriores, a nuestros compañeros del Ejército que tan valerosamente se defendían en la selva del Alto Cenepa".*

• El Mayor Raúl Banderas, apenas puso pie en tierra es prácticamente exigido a relatar, con lujo de detalles, su histórica misión. 10 de febrero de 1995.

•• El Capitán Carlos Uscátegui, entre abrazos y vitores de sus orgullosos compañeros. 10 de febrero de 1995.



Capitán Uscátegui: *"Lo que no olvidaré jamás es la imagen del Sukhoi cayendo y el tamaño del paracaídas del piloto peruano: grande, enorme, y blanco. Aterrizamos en Taura y la gente esperando ahí abajo... ¡fue la fiesta! Es una euforia momentánea que dura unos segundos, nada más. Uno bloquea todos los sentimientos durante la misión. Estos afloran luego, cuando se está a solas, cuando el cuerpo empieza a aflojar la tensión del vuelo. Pero como estábamos en guerra volvimos de inmediato al trabajo y la Base se puso en alerta total pues estábamos más que seguros de que habría una represalia".*

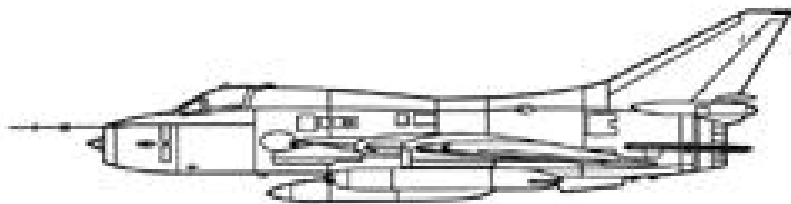
No hubo tal represalia. Después de esta acción el curso del conflicto cambió; la aviación peruana no regresó a la zona del conflicto por el temor de ser derribados y por la pérdida, cuatro días antes, de un *Canberra* B(I) Mk.68 del Grupo 21 de la FAP en circunstancias ajenas a un combate aéreo.

El Mayor Raúl Banderas derribó al Sukhoi Su-22 tripulado por el Tcnl. FAP Manuel Maldonado Begazo. Este infortunado piloto, experimentado cazador y poseedor del *Ala de Oro*, después de eyectarse y caer vagó por espacio de once días por la cruel y agreste selva. Sobrevivió herido y sin alimentos hasta que el cansancio y la inanición lo consumieron. Su cuerpo fue encontrado por tropas peruanas cinco días después de su muerte, el 26 de febrero de 1995.

El Capitán Carlos Uscátegui derribó al Sukhoi Su-22 del Mayor FAP Antonio Caballero Orrego. Su cadáver fue hallado con su amnés de paracaídas aún atado a él. Se presume que su deceso ocurrió en la caída o en el acto de la eyección.

- Un documento incomparable. Imagen del Sukhoi Su-22 derribado por el Capt. Uscátegui, destrozado en medio de la impenetrable vegetación de la selva amazónica. 12 de febrero de 1995.

- Sukhoi Su-22 *Fitter*. Planta motriz: Un Tumansky R-29B turbojet de 23.350 libras de empuje con PC. Velocidad: 2.220 KPH a 18.000 mts. de altura. Armamento: Dos cañones de 30 mm. más 7.000 libras de ordenanza. Peso cargado: 39.020 libras. Tripulación: 1.





• Un Bell TH-57A del Grupo 221, similar al de la gráfica, recibió oportunamente orden de alerta para rescate de combate de los pilotos peruanos derribados, la misión no se pudo realizar ya que éstos cayeron dentro de su territorio. *Base Norte*, febrero de 1995.

•• Este SUD SA-316B *Allouette*, con su rotor aún en marcha, descarga abastecimientos y recibe heridos para su inmediata evacuación. *Tiwintza*, febrero de 1995.

••• Héroes de la Patria. El Mayor Raúl Banderas, Capitán Carlos Uscátegui y el Capitán Mauricio Mata reciben la máxima presea de la República del Ecuador, la *Gran Cruz de Guerra* en el grado de *Caballero*. Estadio Olímpico *Atahualpa*, Quito, 24 de mayo de 1995.

•••• IAI *Kfir* C.2 FAE 905, tripulado por el Capt. Mauricio Mata el histórico 10 de febrero de 1995. Presenta el actual esquema en gris, de superioridad aérea y, note bajo el parabrisas, la silueta del A-37 en rojo que acredita su derribo. Base Aérea de Taura, junio de 1998.



VI.22

UN A-37 LLAMADO *TIWINTZA*. 11 DE FEBRERO DE 1995

La madrugada del 11 de febrero perturbó el sueño de pilotos, soldados y personal del Escuadrón de Combate 2311 *Dragones*, equipado con aviones Cessna A-37B en la Base Aérea de Macas. Una tormenta eléctrica de inusitadas proporciones causó toda clase de divagaciones y pensamientos a estos curtidos hombres mientras duró. El radiante amanecer, fresco, claro y de temperatura agradable hizo renacer su optimismo para las misiones a las que serían asignados en el nuevo día.

Luego de recibir la información de las últimas actividades en el frente de batalla y del movimiento de las tropas peruanas se ordenó una nueva misión, la segunda del día, en apoyo de las fuerzas de superficie al norte de la posición *Cueva de Los Tayos*. El área estaba comprendida entre las colinas #131 y la #1406, zona a través de la cual patrullas enemigas avanzaban hacia nuestro territorio. Cuatro aviones fueron repostados, artillados y cargados con bombas de propósito general; se dieron las instrucciones para el plan de ataque y despegaron, liderados por el TCnl. César Briones Eguez.

El número 2, A-37B FAE 392, iba al mando del Capitán Rodrigo Rojas y como copiloto el Teniente Manolo Camacho. Una vez sobre su objetivo, la escuadrilla hizo su entrada y descargó su ordenanza sobre el blanco, realizando agresivas maniobras evasivas para evitar los misiles tierra-aire y al fuego de la AAA peruana. *“En uno de esos virajes observamos el disparo de un misil, el mismo que fue imposible evadirlo porque de inmediato se lanzaron dos más impactando uno a la altura del flap del ala derecha, con una estruendosa explosión y un flash cegador. Perdimos el control del avión. No se tiene que pensar sino actuar ese instante; pasaron entre 5 y 10 segundos y debíamos tomar una decisión: eyectamos o seguir en el aparato. El motor derecho no funcionaba, perdimos combustible del ala derecha y la diferencia de peso era excesiva, intentamos bajar la velocidad pero el ala izquierda se inclinó y casi no pudimos recuperar. Decidimos aumentar la potencia del motor que quedaba, eyectamos las cargas innecesarias para que la nave sea un poco más controlable y pusimos rumbo a Macas...”*



Mientras estos pilotos luchaban por no perder su avión, pasaron cortos pero angustiosos minutos para sus compañeros del resto de la escuadrilla que los buscaban afanosamente después del ataque. Fácil resultó a la postre, pues volaba renqueando y dejando tras de sí una larga estela que dividía claramente las montañas del azul del cielo. Se juntó la formación y el Líder pudo realizar el chequeo de combate para determinar la condición del avión y comprobar los daños: la estela era causada por la fuga de combustible del tanque de ala, producto del impacto del misil; los flaps y alerones tenían una destrucción considerable y aparentemente habían sido centro del impacto del proyectil, afectando en un gran porcentaje al control del avión y al alcance de vuelo por la disminución de combustible. Faltaban 40 millas por recorrer hasta la base y las condiciones meteorológicas se estaban deteriorando y no permitían una navegación directa. Iniciaron un ascenso para pasar sobre las montañas con un solo motor operativo y con el control direccional disminuido en un 40% por los daños. Así, los cuatro aviones mantuvieron su ruta a casa durante minutos que pretendían volverse una eternidad.

• Detenido y maltrecho en la maleza. El A-37B FAE 392 muestra sus heridas: flaps y alerón de su ala derecha fueron el centro del impacto del misil tierra-aire peruano y afectaron en gran medida al control del aparato y su alcance de vuelo. Base Aérea de Macas, 11 de febrero de 1995.

“Comunicamos a la torre que nos encontrábamos en emergencia, monitoreando los pocos instrumentos que funcionaban, los minutos se alargaban y repasábamos una y otra vez lo acontecido. Habíamos sido impactados a 4.000 pies y perdíamos altura controladamente, teníamos ya la pista de Macas a la vista pero dominábamos el avión con dificultad. Tendría que ser un aterrizaje sin flaps y a alta velocidad. El pulso era irregular y teníamos la boca seca cuando sentimos que el avión topó ruedas en la pista y comenzó una carrera loca: el avión no tenía frenos y por un momento pensamos en una inminente eyección pero a ambos lados de la pista había hierba alta y terreno fangoso, ¡jallá fuimos! El lodo y la hierba frenaron el avión, nos detuvimos en un charco de agua estancada, abandonamos el aparato precipitadamente, caímos en el lodo y volvimos a levantarnos, nuestras piernas no nos obedecían. Para cuando los equipos de ayuda llegaron todo había terminado. ¡Estábamos vivos y habíamos salvado nuestro avión!”

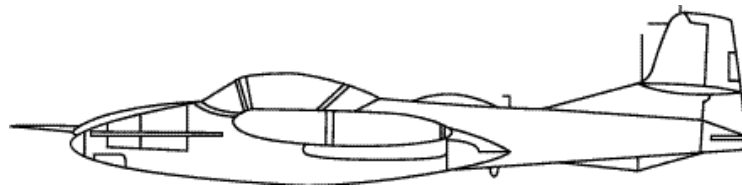
Días después aterrizó en Macas un C-130 para llevarse el A-37 desarmado a la Base Aérea Eloy Alfaro de Manta, sede del Ala de Combate N° 23. Allí cambiaron completamente su ala derecha y repararon los daños y orificios causados por las esquirlas del misil en su fuselaje. Los técnicos fueron divididos en grupos que se encargaron del motor, la estructura, sistema de comunicaciones e instrumentos de navegación. Quince días fueron suficientes para que vuelva a su nivel operativo el único avión de combate ecuatoriano que resultó averiado durante el conflicto armado entre Ecuador y Perú por el Alto Cenepa.

Este avión, el A-37B FAE 392, lleva ahora orgullosamente bajo la carlinga el nombre de Tiwintza y es el invitado especial en las diferentes exposiciones que, con motivo del Aniversario de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, se realizan en diferentes ciudades del país.



• Curado y como nuevo. El FAE 392 recibe los últimos rayos del sol después de un día lleno de actividad. Base Aérea Eloy Alfaro, Manta, marzo de 1995.

•• Cessna A-37B Dragonfly. Equipado con dos motores General Electric J85-GE-17A turbojets de 2.850 libras de empuje cada uno, este biplaza puede volar a una velocidad máxima de 816 KPH a 4.875 metros de altura. Alcance: 740 Kms. Armamento: Una ametralladora de 7.62 mm. y una carga de hasta 5.400 libras de ordenanza.



VI.23

CABEZAS RAPADAS

Difícil será para los ecuatorianos olvidarnos de los reportajes en la prensa escrita y televisada, cuando el conflicto del Cenepa estaba en su apogeo, con las imágenes del Capitán Rodrigo Rojas y el Teniente Manolo Camacho levantando sus pulgares en señal de triunfo con sus cráneos brillando al sol de la Región Oriental. Habían cumplido con el rito de cortarse el pelo "a mate", una vez cumplido su bautismo de fuego. El mentalizador de esta iniciativa, Tcnl. César Briones Eguez, del Escuadrón de Combate 2311 *Dragones*, nos entrega este muy especial y original relato:

"No podíamos imaginar lo que en realidad nos estaba sucediendo; no podíamos prever hasta dónde llegaríamos, pero de lo que sí estábamos seguros es que vivimos un hecho que posiblemente en el tiempo que tenemos por delante en la Fuerza Aérea no se volverá a repetir, y si así ocurriera, quizá no nos corresponda la suerte de estar ahí.

Con este razonamiento, y entre comentarios y risas de nuestro accionar en el conflicto, en una de las tantas reuniones que compartimos con los Oficiales pilotos, yo propuse a mis compañeros que nos rapemos como un símbolo de nuestras ejecutorias, y por el hecho de haber bombardeado al enemigo. Esa acción sería un testimonio de haber recibido algo de la vida por la oportunidad de estar en el frente de batalla y, a cambio, nosotros retribuiríamos con algo propio de nuestro ser: el pelo.

Eso por haber cruzado la línea entre un piloto listo para el combate y el llegar a ser un veterano de guerra. Tanta importancia se debe dar a este hecho que yo lo compararía con el cambiar el estatus de una persona civil a militar, como lo hacemos al entrar de cadetes para transformarnos en militares, lo que representa un cambio de 180 grados en todo aspecto.

Mis compañeros, con titubeos y con cierta desconfianza, me respondieron: -Nosotros nos rapamos sólo si primero se rapa el Comandante- Con esta propuesta recorrimos las calles en busca de un peluquero, así sucedió, pero sólo encontramos un salón de belleza en el que su dueña nos dijo como primera cosa que no nos iban a cobrar por el corte, ya que la señora lo consideraba como una obra de caridad: -con esas caras largas, feas y demacradas, lo mejor sería cortarles el pelo a ver si de esa forma mejoran su semblante-



• *Cabezas Rapadas de bien ganada fama. El Capitán Rodrigo Rojas y el Teniente Manolo Camacho, pilotos del A-37 FAE 392, valerosos veteranos de combate también condecorados con la Gran Cruz de Guerra en el grado de Caballero. Macas, febrero de 1995.*

Uno a uno pasamos por las tijeras y luego la navaja. Las cabezas iban quedando sin cabello, algunas se tomaron blancas, otras eran coloradas, se notaba la diferencia del color de las orejas con la cabeza rapada. Las sonrisas aparecían de repente al fijarnos en las deformes y agrietadas cabezas que se asemejaban a la luna; cada una causaba más gracia que otra. Luego de este episodio nos identificaban como los Cabezas Rapadas, lo que en el fondo nos hacía sentir muy bien. La señora que nos rapó se enteró luego de nuestras hazañas y muy gentilmente nos invitó a comer ayanpacos, comida típica del lugar. Siempre añoramos los días en que fuimos Cabezas Rapadas, espero que ustedes tampoco se olviden..."

VI.24

LA DECLARACIÓN DE PAZ DE ITAMARATY. 17 DE FEBRERO DE 1995

El cese de las hostilidades se confirmó a partir de las 12h00 del 14 de febrero de 1995. A continuación llegó la Misión de Observadores Militares de los países garantes a Bagua, en el Perú, y a la población ecuatoriana de Patuca, con el fin de verificar el alto al fuego y la separación de fuerzas estipulado en el Acuerdo de Paz de Itamaraty, que se firmó el 17 de febrero.

El 28 de febrero Ecuador y Perú firmaron la Declaración de Montevideo, que ratificaba la Declaración de Paz de Itamaraty, poniendo de esa manera fin al Conflicto del Cenepa. En este documento, en su numeral 1, las partes aceptan el ofrecimiento de los países garantes de enviar una Misión de Observadores Militares con el propósito de velar por la estricta aplicación de los compromisos establecidos, tales como Separación de Fuerzas, Establecimiento del Área Desmilitarizada y Desmovilización.

El camino hacia la paz definitiva, desde entonces, mantuvo un proceso que arrancó en julio de 1995 acordando la zona desmilitarizada. Desde marzo de 1996, Ecuador y Perú plantearon los *impases* que fueron escuchados en las sesiones de la comisión integrada por representantes de las dos partes. Durante 1997 se desarrollaron cinco rondas de "conversaciones sustantivas" entre las delegaciones de Ecuador y Perú correspondientes a la primera fase del proceso de paz, así como la primera ronda de la segunda fase. Las rondas se celebraron en Brasilia en el marco del Protocolo de Río de Janeiro, del Acuerdo de Quito, del Comunicado de Buenos Aires y del Acuerdo de Santiago.

VI.25

MEMORIA DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL ECUATORIANA



Cuando la empresa norteamericana PANAGRA instaló un ADF en Ascázubi, con el que se guiaban las aeronaves, resulta un hecho anecdótico recordar que la emisora HCJB servía de referencia a los pilotos para aterrizar en Quito. Con este antecedente y con la finalidad de dar atención específica a los problemas de la aviación civil, mediante decreto N° 1693 del 9 de agosto de 1946 se creó la Dirección de Aviación Civil Ecuatoriana, adscrita a la Comandancia General de Aeronáutica del Ministerio de Defensa Nacional. Pero fue este Ministerio el que solicita que el ramo de aviación civil sea adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones con el nombre de Junta de Aviación Civil, el 4 de diciembre de 1951. Durante ese período se expidieron varias leyes, reglamentos, directivas y

• Controladores de tráfico aéreo en la torre de control del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. Quito, 1997.

disposiciones necesarias para el normal desenvolvimiento de la actividad aeronáutica, entre los cuales cabe mencionarse la Ley de Aviación Civil, Reglamento del Aire, Reglamento para la Explotación de Rutas, reglamento de aviación Agrícola, Reglamento de Aeronáutica Civil, entre otros.

Mediante decreto del 12 de julio de 1963, se estipulaba que “por razones técnicas y de seguridad nacional traspásase la Dirección de Aviación Civil al Ministerio de Defensa Nacional, como entidad adscrita al mismo a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana”; le correspondió a la DAC efectuar el estudio y preparar los documentos legales que, sometidos al trámite respectivo, han merecido la aprobación correspondiente. Ellos son, entre otros: Reformas a la Ley de Aviación Civil; Código Aeronáutico, tomando en consideración el proyecto del Código Aeronáutico Latinoamericano, convirtiéndose nuestro país en uno de los pioneros en internacionalizar el Derecho Aeronáutico con una legislación uniforme; Reglamento para el otorgamiento de Concesiones y Permisos de Operación; Reglamento de Operaciones Aeronáuticas; Reglamento del Aire; Reglamento de Licencias para el Personal Técnico Aeronáutico; Reglamento de Limitaciones de Tiempo de Vuelo a las Tripulaciones; Reglamento de Búsqueda y Salvamento; Seguros Aeronáuticos; Reglamento del Concejo Nacional de Aviación Civil y Reglamento del Transporte Aéreo no Comercial.

En el campo internacional, el Ecuador pasó a ser miembro de la *Organización de Aviación Civil Internacional*, OACI, suscribiendo el convenio de Chicago, Convenio de Roma, Convenio de Varsovia y su Protocolo de La Haya; firmó convenios con Chile, EEUU y con el Reino de los Países Bajos.

La DAC cumplió en 1996 medio siglo de existencia al servicio del país, su actividad en el campo de la infraestructura aeronáutica es realmente inmensa y se la ha ejecutado en todos los aeropuertos del país. Cabe destacar la importante ampliación de la pista de aterrizaje en el Aeropuerto de Lago Agrio, que le permite operar a aeronaves de mayor capacidad; la obra realizada en el Aeropuerto *Eloy Alfaro* de Manta, con el fin de que sea utilizado como alterno de Guayaquil, abierto al tráfico las 24 horas del día. Las mejoras en los importantes aeropuertos de El Coca y Bahía de Caráquez son significativas así como los estudios para los nuevos aeropuertos de Machala y Tena, o el acondicionamiento del Aeropuerto de Latacunga, que lo convirtió en internacional de carga y alterno de pasajeros de Quito.

Los cambios en los sistemas de comunicación en los referentes a navegación y vigilancia (CNV), ha permitido a la DAC pasar de las ayudas con base en tierra a los sistemas que utilizan técnicas de satélites. Cuenta actualmente con una red de comunicaciones con base satelital que enlaza todos los aeropuertos del territorio nacional, lo que faculta el intercambio de mensajes del servicio fijo aeronáutico, administración y comunicaciones entre controladores.

Los servicios de rampa en los Aeropuertos de Quito y Guayaquil se ofrecen, en la actualidad, a través de una sociedad mixta entre la DAC y la *Luft Airport Services*, lo cual garantiza un servicio eficiente y oportuno. La construcción de los nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil, necesidad prioritaria para el país, permiten visualizar su cristalización, luego de las últimas entrevistas de las autoridades aeronáuticas con el CONADE, en el análisis de la factibilidad de crear una compañía de economía mixta que se encargue de la construcción y futura administración de los aeropuertos.

En esta breve reseña histórica de la DAC, vemos que su presencia en más de medio siglo en el país, dirigiendo la actividad aeronáutica, representa una vida plena de superación en sus realizaciones y que lo edificado en este tiempo es realmente significativo.

• Vehículos de auxilio inmediato, la DAC ha provisto de estos imprescindibles y modernos camiones a los mayores aeropuertos del país, para enfrentar cualquier emergencia que se produzca durante el tráfico aéreo.



VI.26

CREACIÓN DEL ALA DE COMBATE N° 31. LAGO AGRIO

El desarrollo de la aviación de nuestro país se ha sustentado, con mucha consistencia y profesionalismo, bajo el liderazgo indudable de la Fuerza Aérea Ecuatoriana y, en lo que concierne a la aviación de combate, el avance ha sido vertiginoso en la manera como la situación actual así demanda. Es inconcebible una fuerza aérea rezagada de los avances tecnológicos y técnicos, o de las estrategias y tácticas de empleo vigentes basadas en los primeros.

De esta manera, el Comando General de la FAE programó para 1998 la creación del Ala de Combate N° 31 en Lago Agrio (Nueva Loja), Provincia de Sucumbios. Este reparto se convertiría en el primero de su tipo en la Región Oriental. Años atrás, la presencia de la FAE en esa zona se había limitado a despliegues y navegaciones de entrenamiento de sus escuadrones de combate, transporte y rescate o de varios programas como los de Acción Cívica, siempre apoyando al desarrollo de los habitantes de la región, cuyo único vínculo y contacto con las poblaciones mayores era gracias a los aviones de transporte de la FAE. Así, luego de superar las primeras dificultades, el 27 de abril de 1998 se inauguró la Base Aérea de Lago Agrio, siendo su primer Comandante el TCnl. Fernando Cano Andrade. El campamento del Ala N° 31 se encuentra formando parte un sector de las instalaciones del Aeropuerto de Lago Agrio; allí están las áreas de alojamiento, alimentación, administrativas, deportivas y sociales. Funcional y práctico, el reparto ha sido adecuado para proporcionar a su personal de las mejores comodidades y servicios básicos.

Al momento se está procediendo a la definición de los linderos de la Base Aérea, vital labor de seguridad en un sector tan conflictivo y adverso a los principios e intereses de la nación. La FAE hace frente a esos problemas con una combinación de mesura y firmeza para así lograr la culminación de los proyectos de desarrollo de todas las áreas involucradas para su beneficio. Durante su corto tiempo de vida, el Ala N° 31 ya ha aplicado exitosamente su plan de regulaciones locales, regulaciones administrativas de cada área, implementación y equipamiento, sistemas de control, seguridad y comunicaciones. De esta manera podrá proyectarse al futuro en el cumplimiento de sus tareas militares y cívicas como engranaje importante en la dinamización del sector, por la influencia positiva que ejerce la activación y funcionamiento de una Base Aérea, entre muchas otras actividades que serán significativas para la región, orientadas siempre hacia la *Excelencia y Victoria*, tal como reza el lema de su escudo.



• Un A-37B se dispone a realizar un vuelo nocturno desde su pista, en las instalaciones del Ala de combate N° 31. Lago Agrio, julio de 1998.

VI.27

FINAL DE CUENTAS

Dentro del marco por la búsqueda de la paz, los representantes de Ecuador y Perú, junto a los de los países garantes, suscribieron el 19 de enero de 1998 el Cronograma de Aplicación de la Declaración de Santiago, de noviembre de 1997. Este documento preveía, hasta el 2 de febrero de 1998, de cuatro comisiones binacionales y un grupo de trabajo encargados de elaborar proyectos de provecho mutuo y de culminar con la fijación de la frontera común, colocación de hitos, fijación de coordenadas, desminado, medidas de confianza mutua y seguridad, tratados de comercio y navegación, entre otros.

En la madrugada del 16 de octubre de 1998, el Congreso ecuatoriano aprobó el procedimiento planteado por los países garantes; la noche anterior, el Congreso peruano había tomado igual resolución. Ello permitió a los presidentes de Ecuador y Perú entregar inmediatamente en Oporto, Portugal, durante la Cumbre de Países Iberoamericanos, las respectivas soluciones a los países garantes.

De esta manera, en Brasilia, el 26 de octubre de 1998, a las 11h00, se suscribió el Acta presidencial entre los presidentes, Dr. Jamil Mahuad e Ing. Alberto Fujimori, y los presidentes de los países garantes. El Acta incorpora el pronunciamiento de los países garantes del 23 de octubre y así quedaron *“resueltas en forma definitiva las diferencias fronterizas entre los dos países”*.

Ahora, los incontables sonidos de la selva y el infinito azul son los verdaderos cronistas de las guerras seculares que se libraron por esas tierras. Recordemos siempre a nuestros heroicos soldados caídos en combate, ecuatorianos y peruanos, que haya paz en sus tumbas, consuelo para sus deudos y honor para los heridos y mutilados. ¡Que jamás tengamos que enfrentarnos nuevamente!



• El último acto. Ceremonia de cierre definitivo de la línea fronteriza Ecuador-Perú. Los Presidentes, Dr. Jamil Mahuad Witt e Ing. Alberto Fujimori se estrechan la mano satisfechos por haber ganado la paz para sus pueblos; les rodean sus Cancilleres y el Alto Mando de sus Fuerzas Armadas. Tercero, de derecha a izquierda, el Teniente General Hernán Batallas Velasco, Comandante General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Cahuide, Hito # 21, 13 de mayo de 1999.

APENDICE

COMANDANTES GENERALES DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA

Coronel E.M. Avc. **Bayardo Tobar Albuja**. 27 enero 1943-23 julio 1947
1 septiembre 1952-12 febrero 1953

Coronel E.M. Avc. **Edmundo Carvajal Flores**. 1 octubre 1947-16 abril 1951

Coronel E.M. Avc. **Ernesto Delgado Mosquera**. 16 abril 1951-1 septiembre 1952

General Avc. **Bolívar Pico Santos**. 12 febrero 1953-1 julio 1954

General Avc. **Rafael Andrade Ochoa**. 1 julio 1954-1 septiembre 1960

General Avc. **Victor Suárez Haz**. 1 septiembre 1960-1 enero 1962

Coronel E.M. Avc. **Hernán Valdez Rivadeneira**. 1 enero 1962-16 mayo 1962

Coronel E.M. Avc. **Guillermo Freile Posso**. 16 mayo 1962-11 julio 1963

General Avc. **Jorge Salgado Morillo**. 17 julio 1963-31 mayo 1966

General Avc. **José Banderas Román**. 31 mayo 1966-29 agosto 1968

Coronel E.M. Avc. **Francisco Solórzano H.** 1 septiembre 1968-1 enero 1969

General del Aire **César Rohon Sandoval**. 2 enero 1969-2 diciembre 1970

Brigadier General **Jorge Izurieta Iturralde**. 22 febrero 1972-13 enero 1975

Teniente General **Luis Morejón Almeida**. 13 enero 1975-31 marzo 1975

Teniente General **Luis Leoro Franco**. 16 abril 1975-10 agosto 1979

Teniente General **Jorge Peña Terán**. 13 agosto 1979-1 abril 1981

Teniente General **Héctor B. Vásquez L.** 1 abril 1981-11 agosto 1984

Teniente General **Frank Vargas Pazzos**. 11 agosto 1984-13 marzo 1986

General del Aire **Jorge Andrade Cevallos**. 7 marzo 1986-28 enero 1987

Teniente General **Ángel Flores Montúfar**. 28 enero 1987-31 junio 1988

Teniente General **Carlos Jaramillo Abarca**. 4 junio 1988-10 agosto 1988

Teniente General **Mario Naranjo B.** 10 agosto 1988-31 diciembre 1990

Brigadier General **William Birkett M.** 6 enero 1991-6 enero 1993

Brigadier General **Marco Chávez D.** 7 enero 1993-18 agosto 1993

Teniente General **Guillermo Chiriboga V.** 20 agosto 1993-20 agosto 1995

Teniente General **Fernando Martínez de La Vega D.** 20 agosto 1995-10 agosto 1996

Teniente General **Hernán Quiroz C.** 10 agosto 1996-10 agosto 1998

Teniente General **Hernán Batallas V.** 10 agosto 1998, hasta la fecha

**FUERZA AÉREA ECUATORIANA
AERONAVES EN SERVICIO
1913-1925**

**Pioneros y Precursores
1910 - 1925**

1. Nieuport *Novara e Valgoi*, *PATRIA N° 1*. 1913
2. Bleriot XI, *GUAYAQUIL*. 1920
3. Macchi-Hanriot HD-1, *TELÉGRAFO I*. 1920
4. SPAD S.XIII, *QUITO I*. 1920
5. Aviatik D.1. 1921
6. S.A.M.L. S.2. 1921
7. Ansaldo S.V.A.10. 1921
8. Macchi M.18. 1921
9. SALMSON 2. 1921
10. Caudron GIII, *LA SYRIE*, 1923
11. Gabardini Alpi A1 *Gabarda*. 1924
12. Gabardini Alpi A2. 1924
13. Gabardini 120 HP. 1924

**Nacimiento de la Aviación Militar Ecuatoriana
1926 - 1940**

14. Travel Air 4000. 1929
15. Loening Seaplane. 1929
16. Ryan Brougham B.5, *ECUADOR*. 1931
17. WACO C.S.O. 1933
18. Curtiss-Wright CW-14R *Osprey*. 1933
19. Curtiss-Wright CW-16E *Trainer*. 1935
20. Curtiss-Wright CW-19R *Sparrow*. 1936
21. Alfa Romeo I.M.A.M. RO-37. 1937
22. Junkers Ju-34W, *ATAHUALPA*. 1939

1941 - 1954

Hasta la más alta prioridad

23. Junkers Ju-52/3m, *AZUAY*. 1941
24. Curtiss-Wright CW-22B *Falcon*. 1942
25. Fairchild PT-19 *Cornell*. 1942
26. Vultee BT-13 *Vibrator*. 1942
27. North American AT-6 *Texan*. 1942
28. Seversky P-35. 1943
29. Beechcraft C-45 *Expeditor*. 1945
30. Republic P-47D-40 *Thunderbolt*. 1947
31. Douglas C-47 *Skytrain*. 1947
32. North American T-6D/G *Texan*. 1952
33. Consolidated Vultee PBV-5A *Catalina*. 1954

La era del Jet
1955 - 1960

34. Gloster *Meteor* FR.9. 1955
35. English Electric *Canberra* B.Mk.6. 1955
36. Lockheed T-33A *Silver Star*. 1956
37. Lockheed F-80C *Shooting Star*. 1958
38. Beechcraft T-34A *Mentor*. 1959

“Sobre selvas, volcanes y mares...”
1961 - 1974

39. Cessna H-41 *Skyhook*. 1962
40. Sikorsky H-19B *Chickasaw*. 1965
41. Douglas DC-6B. 1965
42. Cessna T-41 *Mescalero*. 1965
43. North American T-28A *Trojan*. 1965
44. North American T-28D *Trojan*. 1966
45. Fairchild Hiller FH-1100. 1967
46. Douglas DC-3. 1968
47. Piper P.A.31 *Navajo*. 1970
48. Cessna 337D *Skymaster*. 1971
49. Beechcraft E-90 *King Air*. 1972
50. BAC *Strikemaster* Mk.89. 1972
51. SUD SA-316B *Allouette*. 1973
52. Cessna A150L *Aerobat*. 1974
53. SUD SA-330C *Puma*. 1974

La época actual
1975 - 1999

54. Bell 47G. 1975
55. Cessna A-37B *Dragonfly*. 1975
56. De Havilland Canada DHC.6 *Twin Otter* S300. 1975
57. De Havilland Canada DHC.5 *Buffalo*. 1976
58. Hawker Siddeley/AVRO HS.748-267/285. 1976
59. Lockheed C-130H *Hercules*. 1977
60. Beechcraft T-34C *Turbo Mentor*. 1977
61. Bell 212. 1977
62. BAC *Jaguar* International Mk.1/TMk.1. 1977
63. Dassault-Breguet *Mirage* F-1JE/B. 1979
64. IAI *Kfir* C-2/TC-2. 1982
65. SUD SA-316B *Allouette*. 1981
66. Lockheed L100-30 *Hercules*. 1981
67. Beechcraft 200 *Super King Air*. 1982
68. Rockwell Sabre 40 *Sabreliner*. 1987
69. Bell TH-57A *Sea Ranger*. 1990
70. Lockheed C-130B *Hercules*. 1992
71. IAI *Kfir* CE. 1998

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- Guayaquil a la Vista*. I Edición. 1914
- América Libre*. 1925
- Ejército Nacional*. 1922-1930
- Semana Gráfica*. 1912
- Escuela de Aviación*. Luis F. Andrade M. 1917
- Escuela Militar de Aviación, 1934-1937*. Mayor SP Alfonso Vásquez Vera. 1994
- Historia de la Aviación Ecuatoriana*. Juan Peña Herrera. 1944
- Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador*. J. P. Campaña. 1937
- Historia de la Fuerza Aérea Ecuatoriana*. Cml. EM Avc. SP Luis Ortega Jaramillo. 1984
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. 50 Años*. FAE, 1970
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. 70 Años*. FAE 1990
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. 75 Años*. FAE, 1995
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. 78 Aniversario*. FAE, 1998.
- Anuario FAE 1972-1973*
- Memoria de la Labor de Comando 1954-1960*. General Rafael Andrade Ochoa. 1960
- Al Filo de la Paz*. Pablo Cuvi. 1999
- Presidentes del Ecuador*. Simón Espinosa. 1996
- La Guerra del Cenepa. Diario de un Comandante*. Cml. Luis Hernández Peñaherrera. 1997
- Misión y Esencia de las Fuerzas Armadas*. Dr. J.M.Velasco Ibarra. Discursos. 1993
- Un Cielo, Un Reto, Un Ideal y Una Victoria. Crónica de los acontecimientos ocurridos en el Alto Cenepa*. Tcnl. Plto. Avc. César Briones Eguez. 1996
- Reseña Histórica del Ala de Combate N° 22*. 1999
- TAME 35 Años*. 1997
- 75 Años en los Cielos Patrios. Fuerza Aérea Colombiana*. Mayor FAC SP Oscar Forero Racines. 1994
- História Geral da Aeronáutica Brasileira. Dos primordios até 1920. Vol.1*. 1988
- LXXV Aniversario de la Fuerza Aérea Venezolana, 1920-1995*. FAV 1995
- Piloti ed Aerei Italiani dal Pacifico alle Ande-Primi Voli Postali in Ecuador*. Fiorenzo Longhi. 1994
- Rand McNally Encyclopedia of Military Aircraft. 1914 to the Present*. Enzo Angelucci. 1990
- ALAE SUPRA CANALEM. Wings over the Channel*. Dan Hagedorn. 1995
- Combat Aircraft of World War Two*. John & Elke Weal. 1978
- The Encyclopedia of World's Combat Aircraft*. Bill Gunston. 1986
- American Warplanes*. Bill Gunston. 1986
- Luftwaffe*. Wood/Gunston. 1977
- Grandes Épocas de la Aviación*. TIME/LIFE Folio. 1994
- Revista de las Fuerzas Armadas del Ecuador*. Junio de 1999
- Revista del XX Curso FAE*. 1967
- Revista XXV Aniversario ESCUADRÓN RESCATE "Para que Otros Puedan Vivir"*. FAE, 1987
- Revista Cabina de Mando*. FEDTA N° 20, junio de 1989. Lcdo. Guido Bucheli Cadena.
- Revista PRESENCIA. Órgano de la Asociación de Generales y Almirantes de las Fuerzas Armadas*. 1984
- Revista AIR CLASSICS*. Volume 27, Number 5, May 1991
- Revista DEFENSA*. Año 20 # 226. Febrero, 1996
- Revista FLAP Internacional*. N°298-Año 34. Julio 1997
- Revista PLASTIMODELISMO-IPMS Ecuador*. 1987

PROCEDENCIA DE LAS FOTOGRAFÍAS

- Archivo Museo Aeronáutico de la Fuerza Aérea Ecuatoriana
- Archivo COMAC. Fuerza Aérea Ecuatoriana
- Archivo Relaciones Públicas Fuerza Aérea Ecuatoriana
- Archivo Escuela Superior Militar de Aviación *Cosme Rennella Barbatto*
- Archivo Ala de Combate N° 21
- Archivo Ala de Combate N° 22
- Archivo Ala de Combate N° 23
- Archivo Relaciones Públicas TAME
- Archivo Histórico del Banco Central del Ecuador
- Daniel P. Hagedorn. Research and References Desk, National Air & Space Museum, Archives Division. Washington D.C.
- Diego Granja-Revista VISTAZO
- Hugo Idrovo Pérez
- Colección Coronel EM Avc. SP Bayardo Tobar Albuja
- Colección Coronel EM Avc. SP Gonzalo Fernández Sevilla
- Colección General SP Rafael Andrade Ochoa
- Colección General SP Marcelo Salvador Jaramillo

- Colección Coronel EM Avc. SP Hugo Idrovo Vicuña
- Colección Mayor Plto. Avc. Tomás Endara
- Colección Capitán Avc. SP Marco Benítez
- Colección Capt. Jorge Delgado Panchana
- Colección Alfredo Jurado Von Buchwald
- Colección Dr. Miguel Díaz Cueva
- Colección Ing. Miguel Díaz Guillén
- Colección Dn. Fernando Chiriboga

ENTREVISTAS PERSONALES

- Crnl.EM Avc. SP Bayardo Tobar Albuja. 10 y 17 de mayo de 1999
- Gral. SP Rafael Andrade Ochoa. 4 de mayo de 1999
- Gral. SP Victor Suárez Haz. 7 de junio de 1999
- Crnl. EM Avc. SP Gonzalo Fernández Sevilla. 4 de junio de 1999
- Mayo. Plto. Avc. SP Daniel Pinargote. 24 y 26 de mayo de 1999
- Crnl. EM Avc. SP Jacinto Ochoa. 30 de junio de 1999
- Crnl. EM Avc. SP Hugo Idrovo Vicuña. 20 de junio de 1999
- Capt. Plto. Avc. SP Marco Benítez. 3 de julio de 1999
- Crnl. EM Avc. Raúl Banderas. 17 de junio de 1999
- Mayo. Plto. Avc. Carlos Uscátegui. 22 de junio de 1999
- BRIG William Birkett Mótola. 3 de agosto de 1999

FACILIDADES DE CONSULTA

- Biblioteca de la Casa de la Cultura Ecuatoriana. Quito
- Biblioteca Municipal de Guayaquil
- Archivo Histórico del Banco Central del Ecuador. Quito
- Museo *Remigio Crespo Toral*. Cuenca
- Biblioteca Particular del Dr. Miguel Díaz Cueva. Cuenca
- Diario *EL TELÉGRAFO*. Guayaquil, 1884
- Diario *EL UNIVERSO*. Guayaquil, 1921
- Diario *EL GUANTE*. Quito, 1910
- Diario *EL COMERCIO*. Quito, 1905
- Diario *EL MERCURIO*. Cuenca, 1924
- IPMS Ecuador Web Page. 1999

COLABORACIÓN ESPECIAL

- BRIG. SP Carlos Banderas Román
- TNTG. SP Hernán Quiroz C.
- BRIG. César Naranjo Anda
- Crnl. EM Avc. Jorge Gabela Bueno
- Crnl. EM Avc. José Clavijo Rodríguez
- Crnl. EMC Avc. Oscar Gallardo Moreno
- Crnl. EMT Alfredo Ochoa Delgado
- Crnl. EMC SP Marco Estrella Valladares
- Crnl. SP Dr. Rafael Carrasco C.
- Crnl. EMT Avc. SP Rafael Pazmiño Manzano
- TCnl. EM Avc. Juan Faini M.
- TCnl. EM Avc. Fernando Cano Andrade
- TCnel. EM Avc. Jorge Cabezas Quiroz
- TCnl. EM Avc. Luis Lanás Vasco
- TCnl. EMT Avc. Fausto Melo Orejuela
- TCnl. Esp. Avc. SP Alfonso Rivadeneira Suárez
- Mayo. Plto. Avc. Hernán Calero Z.
- Mayo. Plto. Avc. Tomás Endara G.
- Mayo. Plto. Avc. Fausto Santamaría Z.
- Mayo. Téc. Avc. Roberto Vargas Sierra
- Capt. Plto. Avc. Frank Vargas Serrano
- Capt. Plto. Avc. Paulo Espinoza
- Subp. Humberto Betancourt León
- Sgtp. Alberto Vinicio Suárez C.
- Capt. Jorge Delgado Panchana
- Alfredo Jurado Von Buchwald
- Ing. Miguel Díaz Guillén
- Roberto Portella Bertazzo
- Guido Chávez Acosta
- Tamara Coral Soriano

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| PRESENTACIÓN..... | 5 |
| PREFACIO | |
| “...EL ESPECTÁCULO MÁS INTERESANTE Y SUBLIME QUE PUEDE SORPRENDER NUESTROS SENTIDOS” | |
| •EL VUELO EN GLOBO DE JOSÉ MARÍA FLORES. 4 DE DICIEMBRE DE 1842..... | 13 |
| •SEGUNDO VUELO DE J.M. FLORES. 16 DE ENERO DE 1843..... | 13 |
| •Y LOS HOMBRES DESARROLLARON EL ARTE DE VOLAR..... | 14 |
| •EL MÁS PESADO QUE EL AIRE..... | 15 |
| •SANTOS-DUMONT Y EL PRIMER VUELO AUTÓNOMO REALIZADO POR EL HOMBRE..... | 16 |
| •DEPORTIVAMENTE, CADA VEZ MÁS ALTO Y MÁS LEJOS..... | 17 |
| •UN EXTRAÑO Y RUIDOSO PÁJARO DESCENDE EN GUAYAQUIL..... | 17 |
| •“EL AVIADOR, EL HOMBRE COMPLETO Y DEFINITIVO...”..... | 17 |
| CAPÍTULO I | |
| PIONEROS Y PRECURSORES. 1910-1925 | |
| •I.1 COSME RENNELLA BARBATTO..... | 19 |
| •I.2 PEDRO TRAVERSARI INFANTE..... | 20 |
| •I.3 LA GESTA INOLVIDABLE DEL <i>TELÉGRAFO I</i> . NOVIEMBRE DE 1920-ABRIL DE 1921..... | 22 |
| •I.4 ELIA LIUT LLEGA A GUAYAQUIL..... | 22 |
| •I.5 RAID GUAYAQUIL-CUENCA. 4 DE NOVIEMBRE DE 1920..... | 23 |
| •I.6 RAID CUENCA-RIOBAMBA. 19 DE NOVIEMBRE DE 1920..... | 24 |
| •I.7 RAID RIOBAMBA-QUITO. 28 DE NOVIEMBRE DE 1920..... | 25 |
| •I.8 RAID QUITO-IBARRA. 9 DE FEBRERO DE 1921..... | 25 |
| •I.9 RAID IBARRA-TULCÁN. 16 DE FEBRERO DE 1921..... | 26 |
| •I.10 RAID TULCÁN-PASTO. 6 DE MARZO DE 1921 | |
| PRIMERA VALLJA AEROPPOSTAL INTERNACIONAL EN LAS AMÉRICAS..... | 26 |
| •I.11 RAID PASTO-CALI. 21 DE ABRIL DE 1921..... | 26 |
| •I.12 SE CREA LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR. 27 DE OCTUBRE DE 1920..... | 27 |
| •I.13 EL I CURSO DE AVIACIÓN MILITAR Y EL AERÓDROMO <i>EL CÓNDROR</i> . 1921..... | 28 |
| •I.14 LA MISIÓN MILITAR AERONÁUTICA ITALIANA EN EL ECUADOR. 1922..... | 29 |
| •I.15 15 DE JULIO DE 1922. PRIMER VUELO DE UN PRESIDENTE ECUATORIANO..... | 30 |
| •I.16 PRIMERA SESIÓN DE FOTOGRAFÍA AÉREA..... | 30 |
| •I.17 EL RAID GUAYAQUIL-SALINAS. 4 DE SEPTIEMBRE DE 1922..... | 31 |
| •I.18 RAID GUAYAQUIL-ESMERALDAS. 10-11 DE SEPTIEMBRE DE 1922..... | 32 |
| •I.19 EL CAUDRON G.III <i>LA SYRIE</i> . 22 DE FEBRERO DE 1923..... | 33 |
| •I.20 PRIMER VUELO POSTAL ENTRE QUITO E IBARRA. 15 DE JULIO DE 1923..... | 34 |
| •I.21 TRAGEDIA AÉREA EN DURÁN. 8 DE DICIEMBRE DE 1923..... | 34 |
| •I.22 EL II CURSO DE AVIACIÓN MILITAR. 2 DE JUNIO DE 1924..... | 35 |
| •I.23 PIONEROS DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN <i>EL CÓNDROR</i> | 35 |
| •I.24 COSME RENNELLA RETORNA AL ECUADOR. 1924..... | 36 |
| •I.25 ATTILIO CANZINI Y SUS VUELOS TRASANDINOS. 1924-1925..... | 37 |
| CAPÍTULO II | |
| NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN MILITAR ECUATORIANA. 1926-1940 | |
| •II.1 SIETE PILOTOS ECUATORIANOS EN ITALIA. 1926..... | 39 |
| •II.2 PRIMEROS MÁRTIRES DE NUESTRA AERONÁUTICA MILITAR..... | 40 |
| •II.3 CUATRO BRAVOS AVIADORES DE VUELTA EN ECUADOR. 1928..... | 41 |
| •II.4 DENTRO DEL SERVICIO INTERNACIONAL AEROCOMERCIAL..... | 42 |
| •II.5 ABRIENDO LA RUTA AEROPPOSTAL. 1929-1934..... | 42 |
| •II.6 RAID GUAYAQUIL-QUITO CON PILOTOS ECUATORIANOS. 1930..... | 42 |
| •II.7 LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN SE TRASLADA A LATACUNGA..... | 43 |
| •II.8 CREACIÓN DEL <i>CORREO AÉREO MILITAR</i> . 1930..... | 43 |
| •II.9 EL AVIÓN <i>ECUADOR</i> | 44 |
| •II.10 NACE EL SERVICIO DE <i>CORREO AÉREO MILITAR</i> . 1932..... | 44 |
| •II.11 EL VUELO DE CIRCUNVALACIÓN A LA REPÚBLICA..... | 45 |
| •II.12 UN WACO HACE TIEMPO RÉCORD ENTRE GUAYAQUIL Y QUITO. 1933..... | 46 |

| | |
|--|----|
| •II.13 ARRIBAN AL ECUADOR DOS CURTISS-WRIGHT <i>OSPREY</i> | 46 |
| •II.14 LAS HAZAÑAS DEL PARACADISTA ALFONSO VÁSQUEZ VERA..... | 47 |
| •II.15 PRIMER RAID DIRECTO QUITO-CUENCA. 8 DE JULIO DE 1934..... | 48 |
| •II.16 LA SEGUNDA ETAPA DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN. GUAYAQUIL, 1935-1937... 49 | |
| •II.17 PRIMER CURSO DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN DE GUAYAQUIL 8 DE DICIEMBRE DE 1935 A 8 DE NOVIEMBRE DE 1936..... | 50 |
| •II.18 EL PRIMER CURSO INTENSIVO DE AVIACIÓN 1 DE ABRIL DE 1936 A 21 DE JULIO DE 1938..... | 51 |
| •II.19 DE AVIADORAS, LEYES Y NUEVAS RUTAS DIURNAS Y NOCTURNAS. 1936..... | 52 |
| •II.20 NUEVOS AVIONES DE ENTRENAMIENTO Y UN RÉCORD DE ALTURA..... | 52 |
| •II.21 3 DE MAYO DE 1937, COSME RENNELLA BARBATO FALLECE EN QUITO..... | 53 |
| •II.22 REGRESA LA MISIÓN MILITAR ITALIANA AL ECUADOR. 1937..... | 54 |
| •II.23 EL RAID QUITO-BOGOTÁ. 3-5 DE AGOSTO DE 1937..... | 54 |
| •II.24 EL RAID GUAYAQUIL-LIMA. 14-15 DE SEPTIEMBRE DE 1937..... | 55 |
| •II.25 LA PERSISTENCIA DEL SEGUNDO CURSO INTENSIVO DE AVIACIÓN. 1938..... | 55 |
| •II.26 LA PÉRDIDA DEL CAPITÁN M.A. AGUIRRE EN EL <i>PÁJARO AZUL</i> | 57 |
| •II.27 EL <i>DIABLO ROJO</i> DESATA UN INFIERNO EN GUAYAQUIL. 1939..... | 57 |
| •II.28 OCASO DE LA INSPECTORÍA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ECUATORIANO..... | 58 |

CAPÍTULO III

HASTA LA MÁS ALTA PRIORIDAD. 1940-1954

| | |
|--|----|
| •III.1 BALTRA Y SALINAS, LA COMBINACIÓN PERFECTA..... | 61 |
| •III.2 LLEGA EL ENVIADO DE LA MISIÓN AÉREA NORTEAMERICANA..... | 62 |
| •III.3 1941, LA GUERRA CON EL PERÚ..... | 62 |
| •III.4 EL CAPITÁN BAYARDO TOBAR ES NOMBRADO JEFE DE LA INSPECTORÍA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ECUATORIANO. 30 DE ENERO DE 1942..... | 63 |
| •III.5 LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN DE SALINAS. MARZO DE 1942..... | 63 |
| •III.6 EL PRIMER GRUPO DE PILOTOS EN CORPUS CHRISTI, EEUU..... | 64 |
| •III.7 CREACIÓN DE LA COMANDANCIA GENERAL DE AERONÁUTICA..... | 64 |
| •III.8 31 DE DICIEMBRE DE 1943, NACE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA..... | 65 |
| •III.9 SE REINICIAN LAS OPERACIONES AEROPOSTALES. 28 DE JUNIO DE 1944..... | 65 |
| •III.10 EJÉRCITO, MARINA Y AVIACIÓN. 26 DE AGOSTO DE 1944..... | 66 |
| •III.11 HISTORIA REAL DE UN NOBLE Y FAMOSO TRIMOTOR ALEMÁN..... | 67 |
| •III.12 AMPLIANDO CONOCIMIENTOS PARA FORTALECER LAS ALAS..... | 68 |
| •III.13 LA FAE SE UNE A LA POSTA AÉREA SUDAMERICANA. ABRIL DE 1946..... | 68 |
| •III.14 GESTACIÓN DE LOS PRIMEROS PILOTOS DE COMBATE ECUATORIANOS..... | 69 |
| •III.15 EL PRIMER ESCUADRÓN DE CAZA DE LA FAE. 19 DE JULIO DE 1947..... | 70 |
| •III.16 LA EXISTENCIA DEL CENEP. 1947..... | 72 |
| •III.17 RENOVACIÓN DE ENTRENADORES Y TRANSPORTES. 1948-1949..... | 74 |
| •III.18 1950, AÑO DE INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN ORIENTAL..... | 75 |
| •III.19 CAMBIOS TEMPORALES EN LA COMANDANCIA Y LLEGADA DE NUEVOS AVIONES... 77 | |

CAPÍTULO IV

LA ERA DEL JET. 1954-1960

| | |
|---|----|
| •IV.1 LOS MEJORES BIRREACTORES INGLESES DE LA ÉPOCA. 1954..... | 79 |
| •IV.2 LLEGAN LOS GLOSTER <i>METEOR</i> FR.9 AL ECUADOR. 1955..... | 79 |
| •IV.3 UN <i>CANBERRA</i> HACE TIEMPO RÉCORD AL CRUZAR EL ATLÁNTICO..... | 80 |
| •IV.4 SE CUMPLE EL PROYECTO DE CONSTRUIR LA BASE AÉREA DE TAURA..... | 80 |
| •IV.5 GUAYAQUIL Y EL CENTRO DE ABASTECIMIENTOS DE LA FAE. 1955..... | 81 |
| •IV.6 LOS PRIMEROS ENTRENADORES A REACCIÓN DE LA FAE..... | 82 |
| •IV.7 INICIO DE OPERACIONES EN LA BASE AÉREA DE TAURA..... | 82 |
| •IV.8 LA NUEVA FUERZA AÉREA ECUATORIANA. 1957..... | 83 |
| •IV.9 UN PODER DE COMBATE INDISCUTIBLE. ENERO DE 1958..... | 83 |
| •IV.10 MODERNIZACIÓN DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN..... | 84 |
| •IV.11 OPTIMIZANDO EL PODER Y LA SEGURIDAD DE VUELO. 1959-1960..... | 85 |

CAPÍTULO V.

“SOBRE SELVAS, VOLCANES Y MARES...” 1961-1974

| | |
|---|-----|
| •V.1 CREACIÓN DE LA II ZONA AÉREA. 19 DE MAYO DE 1961..... | 87 |
| •V.2 NUEVO VUELO TRANSAMAZÓNICO DE TRANSPORTE..... | 87 |
| •V.3 ALAS ROTATORIAS ECUATORIANAS Y EL GRUPO DE RESCATE. 1962-1973..... | 88 |
| •V.4 LA ACADEMIA AÉREA DE LA FAE. 27 DE OCTUBRE DE 1962..... | 90 |
| •V.5 <i>TRANSPORTES AÉREOS MILITARES ECUATORIANOS</i> . TAME..... | 91 |
| •V.6 LA FAE DURANTE LA JUNTA MILITAR DE GOBIERNO. 1962-1966..... | 93 |
| •V.7 LOS PROGRAMAS DE EDUCACIÓN Y SALUD DE LA FAE. 1966-1968..... | 96 |
| •V.8 EL GRUPO ACROBÁTICO DE LA FAE <i>ÁGUILAS</i> . 1967..... | 97 |
| •V.9 MODERNIZANDO LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD AERONÁUTICA..... | 100 |
| •V.10 RECONOCIMIENTO Y HOMENAJE AL DR. JOSÉ MARÍA VELASCO IBARRA..... | 100 |
| •V.11 RECORDANDO AL SUBTENIENTE JOSÉ ERNESTO BÁEZ..... | 100 |
| •V.12 1970, AÑO DEL CINCUENTENARIO DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA..... | 101 |

| | |
|---|-----|
| •V.13 LA ESCUELA SUPERIOR MILITAR DE AVIACIÓN <i>COSME RENNELLA BARBATTO</i> SALINAS, 15 DE OCTUBRE DE 1971..... | 102 |
| •V.14 CREACIÓN DE LA ACADEMIA DE GUERRA AÉREA. 1971..... | 103 |
| •V.15 ESTRECHANDO LAZOS CON LOS VUELOS CAM-FAE. 1971-1973..... | 103 |
| •V.16 LOS BAC <i>STRIKEMASTER</i> Mk.89 LLEGAN A LA FAE. 1972-1974..... | 103 |
| •V.17 NUEVOS AVIONES DE TRANSPORTE Y DE ENTRENAMIENTO. 1974..... | 104 |

CAPÍTULO VI

LA ÉPOCA ACTUAL. 1975-1999

| | |
|---|-----|
| •VI.1 LLEGADA DE NUEVO MATERIAL DE VUELO. 1975-1977..... | 107 |
| •VI.2 BAe <i>STRIKEMASTER</i> Mk.89 EN LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA..... | 108 |
| •VI.3 EL GRUPO RESCATE N° 221. 1975-1987..... | 109 |
| •VI.4 LOS LOCKHEED C-130 <i>Hercules</i> AL SERVICIO DE LA FAE..... | 110 |
| •VI.5 LA ESCUELA DE INFANTERÍA AÉREA. 1977..... | 111 |
| •VI.6 ESCUADRÓN DE COMBATE 2111 <i>JAGUAR</i> . PRIMER SUPERSÓNICO. 1977..... | 112 |
| •VI.7 ALA DE COMBATE N° 23, MANTA. 1978..... | 113 |
| •VI.8 ESCUADRÓN DE COMBATE 2112. <i>MIRAGE</i> F.1. 1979..... | 115 |
| •VI.9 LA GUERRA DE PAQUISHA. 22 DE ENERO AL 5 DE FEBRERO DE 1981..... | 116 |
| •VI.10 INTERVENCIÓN DE NUESTRA AVIACIÓN DE COMBATE EN PAQUISHA..... | 117 |
| •VI.11 LOS <i>CANBERRA</i> CAMBIAN DE TRAJE Y SE RETIRAN..... | 119 |
| •VI.12 LOS CENTROS DE OPERACIONES SECTORIALES Y LA DEFENSA AÉREA..... | 120 |
| •VI.13 ESCUADRÓN DE COMBATE 2113. <i>KFIR</i> C.2. 1982..... | 122 |
| •VI.14 LOS EJERCICIOS <i>HORIZONTE AZUL</i> | 123 |
| •VI.15 EL MUSEO AERONÁUTICO..... | 123 |
| •VI.16 HISTORIA, MISIÓN Y SERVICIOS DEL ALA N° 12, LATACUNGA..... | 125 |
| •VI.17 LA FUERZA AÉREA APOYANDO AL DESARROLLO NACIONAL. 1988-1994..... | 126 |
| •VI.18 EL GRUPO DE COMBATE N° 221 DEL ALA N° 22 EN ACCIÓN. 1990-1999..... | 127 |
| •VI.19 LA CORDILLERA DEL CÓNDOR Y EL ALTO CENEP. 1994..... | 129 |
| •VI.20 EL CONFLICTO DEL CENEP. 9 DE ENERO AL 28 DE FEBRERO DE 1995..... | 129 |
| •VI.21 VICTORIA SOBRE EL CENEP. 10 DE FEBRERO DE 1995..... | 132 |
| •VI.22 UN A-37 LLAMADO <i>TIWINTZA</i> . 11 DE FEBRERO DE 1995..... | 137 |
| •VI.23 <i>CABEZAS RAPADAS</i> | 139 |
| •VI.24 LA DECLARACIÓN DE PAZ DE ITAMARATY. 17 DE FEBRERO DE 1995..... | 140 |
| •VI.25 MEMORIA DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL ECUATORIANA..... | 140 |
| •VI.26 CREACIÓN DEL ALA DE COMBATE N° 31. LAGO AGRIO..... | 142 |
| •VI.27 FINAL DE CUENTAS..... | 143 |

APÉNDICE

| | |
|---|-----|
| •COMANDANTES GENERALES DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA. 1943-1999..... | 145 |
| •AERONAVES EN SERVICIO EN LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA. 1913-1999..... | 146 |
| •FUENTES DE CONSULTA BIBLIOGRÁFICA..... | 148 |
| •PROCEDENCIA DE LAS FOTOGRAFÍAS..... | 148 |
| •ENTREVISTAS PERSONALES..... | 149 |
| •FACILIDADES DE CONSULTA..... | 149 |
| •COLABORACIÓN ESPECIAL..... | 149 |
| •ÍNDICE..... | 150 |