

De Chávez a Quiñones
Espíritu aeronáutico

De Chávez a Quiñones
Espíritu aeronáutico

Teniente General FAP
Mario Muñiz Ortega

A LOS HÉROES DEL ALTO CENEPA DE
NUESTRA GLORIOSA FUERZA ÁEREA DEL PERÚ

Marco Schenone Oliva,
Víctor Maldonado Begazo,
Enrique Caballero Orrego,
Percy Phillips Cuba,
Miguel Alegre Rodríguez,
Raúl Vera Collahuazo,
Erick Díaz Cabrel.

ÍNDICE

Prólogo	13
Himno de la Fuerza Aérea	17
Introducción	19
Homenaje al Héroe y a la FAP en ADOGEN	39
108° Aniversario del cruce de los Alpes por un aviador peruano	45
Apuntes del Vuelo y muerte de Jorge Chavez	47
Libro de Oro Ex combatientes 1981	49
Vigésimo segundo aniversario operaciones Alto Cenepa	51
Nuestros Héroes del Alto Cenepa	61
Hoja de vida del General del Aire Rodolfo Garcia Esquerre	73
Los símbolos patrios y el amor al Perú	83
Homenaje a la FAP 2018 en el 74 Aniversario del CEHMP	89
Carta de un Helicóptero	97
Discurso de Orden del Coronel FAP Jorge Dávila Cabrejos	101
Homenaje a la FAP en la BSFI el 19 julio 2018	111
Homenaje a la FAP en ADOGEN julio 2004	119
Homenaje a la TTG FAP José Zlatar	125
Homenaje a la FAP en ADOGEN Julio 2003	133
Por la Batalla de Tarapacá en Plaza Bolognesi 2001	137
Homenaje en la BSFI a Batalla de TARAPACA	139
Por la Batalla de Arica en BSFI	149
Al fin de la Batalla y muerto el combatiente	159
Homenaje al Ejercito en ADOGEN dic 2003	161
Homenaje al Ejercito en ADOGEN dic 2004	167
Homenaje a la Marina en ADOGEN oct 2003	173
97 Años en el Cusco la Espada del Gran Almirante Miguel Grau	181
Homenaje a la Marina en ADOGEN oct 2004	193
Homenaje a la Policía en ADOGEN agt 2003	197
Homenaje a la Policía en ADOGEN agt 2004	203
Presentación libro del Comando Conjunto de las FFAA	207

El TTG FAP Jose Zlatar presenta libro en el Club Regatas	209
Presentación libro de Cesar Alvarez Guerra	213
Bando de Tupac Amaru y Canto Coral a Tupac Amaru	215
Cosmovisión del mundo andino: de Caral a Machu Picchu	219
Presentación libro de Jorge Chávez por MAG FAP Gagliardi	227
Espíritu Aeronáutico	231
Narraciones de Aviadores	237
Santiago de Cárdenas el Precursor	239
El mito de Icaro	241
La Vocacion	243
Ser Aviador	247
Sensatez y Prudencia	251
Canto a Quiñones	255
Una heroica y gloriosa familia	259
Mensajes del Libertador	263
La Guerra y la Paz en pocas palabras	265
Arengas sobre la libertad y la justicia en el mundo	271
Un poco de historia	273
Aviones fabricados en el Perú	275
La Fuerza Aérea del Perú	279
La Familia Aeronáutica	281
Vocación areonáutica	285
Reseña Histórica del IEHAP	289
Historia de la sede del IEHAP	291
108º del Cruce de los Alpes y Día de Aviación Nacional	297
Breve historia de la EOFAO	301
La mujer peruana en las FFAA	303
Así se inventó el avión	305
Un patriota ejemplar	309
¡Feliz 23 de Julio 2018!	311
Epilogo	317
Entrevista a Pedro Paulet	329

Prólogo

La geografía del Perú es tan compleja que más parece creada para separar que para unir a quienes viven en ella: desiertos, montañas, nevados, ríos tranquilos, ríos caudalosos, lagos, abismos, valles y tan variados climas que resulta muy difícil prever hoy lo que la naturaleza nos traerá mañana.

Antonio Raimondi decía que la geografía peruana es como un papel que alguien empuñó caprichosamente y dejó caer.

Y si a ello le sumamos que sobre nuestro territorio se han asentado múltiples culturas, el problema es mayor, en cuanto a la integración e identidad nacionales se refiere.

Sin embargo, la naturaleza ha querido brindarnos sobre ese gran y complejo laberíntico geográfico y multicultural un amplio cielo, que siempre desafío al hombre peruano, como al universal, a abrir en ese espacio infinito caminos que nos permitieran acortar las distancias y sentirnos más cerca unos de otros.

El Perú es un país rico y admirable en vencer semejante desafío, a los legendarios mitos y leyendas que ansiaban hacer realidad el sueño de volar, se suman no solo manifestaciones artísticas plasmadas en ceramios, telas, murales sino también en un documento convertido en libro que coloca al Perú entre las culturas más avanzadas en el intento de hacer que el hombre se eleve en los cielos como los pájaros.

“Nuevo sistema de navegar por los aires sacado de la observación de la naturaleza volátil”, es un testimonio que da cuenta de los múltiples y sacrificados esfuerzos de un peruano, Santiago de Cárdenas, que dedicó su vida a desentrañar el misterio del vuelo de las aves para entregarlo al servicio del hombre.

Fueron muchos los años que Santiago de Cárdenas se empeñó en alcanzar su ideal, del que dejó constancia en el documento referido, que concluyó de escribir el año 1762. No cesó en su empeño hasta que su esfuerzo final le costó la vida.

Él no fue el único adelantado en la tarea de conquistar los aires, existe una extensa nómina de peruanos cuyas hazañas en la conquista del espacio conmovieron al mundo.

Me limitaré a mencionar dos nombres en representación de todos ellos, precursores y héroes que hasta el último suspiro de sus existencias mantuvieron la férrea vocación de un espíritu aeronáutico, que nos afirmarían en los caminos del aire y nos brindaría el honor de contar con un lazo de orgullo y dignidad que honra nuestro destino de ser hijos de esta tierra.

Jorge Chávez Dartnell, cuya juventud aspiraba llegar hasta las estrellas, fue el primer piloto que en una nave de riesgosa fragilidad, ajena a los adelantos tecnológicos de nuestros tiempos, se elevó sobre los Alpes asombrando al mundo y dando gloria al Perú.

Cumplió la hazaña de ser el primero en lograr aquel propósito. Desdichadamente, cuando su nave aterrizaba, un fatal aletazo de viento lo derribó y, tras dolorosa agonía, entregó su vida a la eternidad.

Quedó para siempre la energía de su espíritu en aquellas palabras que viven como una estrella más en el corazón y la mente de quienes amamos al Perú: “Arriba, siempre arriba, hasta las estrellas”

Siglos más tarde, otro joven piloto perteneciente a la Fuerza Aérea del Perú, José Abelardo Quiñones Gonzales, cumpliendo la misión de arrojar al invasor de nuestro territorio, sintió el desasosiego de ver que su nave había sido herida de muerte.

Pudo eyectarse. Era un experto paracaidista. Pero eso hubiera significado que las baterías del adversario siguieran echando fuego contra las naves de sus compañeros.

Fue entonces que enfiló contra ellas y cumplió de ese modo su férrea promesa: “Derribado pero sobre el enemigo”.

El Teniente General FAP Mario Muñoz Ortega (con quien me une una fraterna amistad, amistad nacida en los cielos de Quiñones, más precisamente en un helicóptero que, cuando él ostentaba el grado de Mayor, me transportaba junto a un equipo de autoridades, a la ciudad andina de Bambamarca) me honra solicitándome un prólogo para su nuevo libro *De Chávez a Quiñones- Espíritu Aeronáutico*.

El General Muñoz me ha manifestado que ha sido el discurso del General del Aire y Comandante General de la FAP, Javier Enrique Ramírez Guillén, dicho en las Palmas con motivo del aniversario de Quiñones y el día de la Fuerza Aérea del Perú, lo que lo ha motivado a reunir todo el material posible que le permita componer un libro de homenaje a su Institución, de la que aún en situación de retiro no se retirará nunca. *De Chávez a Quiñones...* es un valioso

compendio de temas que, además de enriquecer el bagaje cultural de los miembros de la familia aeronáutica y amigos de ella, ennoblece y enaltece con testimonios ejemplares tanto el amor a la Fuerza Aérea del Perú como el amor a la Patria, engrandecida por quienes saben y han sabido defenderla hasta el último suspiro, como decía Quiñones, “El aviador llegado el momento debe llegar hasta el sacrificio”. Este libro del Teniente General FAP Mario Muñoz Ortega no solo ejemplifica y fortalece el espíritu aeronáutico, sino que va más allá todavía, abre un fuego interior de valor y entrega al Perú y a la paz universal destacando vidas y reflexiones ejemplares surgidas de hijos de esta tierra y de otras tierras del mundo, así como de este tiempo y de otros tiempos.

Si es verdad que Mario Muñoz Ortega, en este libro, parte de la Institución a la que pertenece y a la que ha demostrado llevar en lo más profundo de él, no solo en su actividad como piloto de helicóptero puesta a prueba en las más extremas dificultades, sino en los múltiples libros que ha escrito con el fin de brindar a los lectores, y en especial a la juventud, una arenga más para que se mantengan firmes en la defensa de la integridad, del honor y del amor al Perú.

Para que la vileza no manche a la virtud. Para que nuestra Patria sea cada vez más nuestra, como la casa grande de una familia en la inmensidad del cosmos.

Dr. Jorge Díaz Herrera

HIMNO DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ

C O R O

Arriba, siempre arriba,
las alas vencedoras
despleguemos triunfantes
en busca del ideal.

Arriba, siempre arriba,
hasta alcanzar la gloria
cual lo hizo Jorge Chávez
En su vuelo triunfal,
inspirando a Quiñones
en su hazaña inmortal.

E S T R O F A

Legiones del aire
cuidemos en los cielos
a nuestra hermosa patria
con orgullo y valor.

Y velemos que siempre
en todo el territorio
bata invicta su ala
nuestro gran bicolor.

Introducción

No pensaba escribir un libro, pero el elocuente, emotivo e ilustrado discurso del comandante general de la FAP, General del Aire Javier Enrique Ramírez Guillén, el 23 de julio en homenaje al 77° Aniversario del acto heroico del capitán FAP José Quiñones Gonzales Gran General del Aire del Perú y día de la Fuerza Aérea del Perú, en la Plaza de Armas de la Base Aérea de Las Palmas, me hizo volar la imaginación y me trajo a la memoria 63 años de inolvidables y gratos recuerdos, desde cadete hasta teniente general, frente a la bandera peruana y los mausoleos y aviones de Chávez y Quiñones.

Han pasado 108 años que el primer piloto en el mundo, un joven peruano sobrevoló los Alpes y nos entregó este valioso galardón: Jorge Chávez ¡inmortal! Su admirable valentía, su inmensurable aporte a la aeronáutica. Asimismo, han transcurrido 77 años que otro joven peruano: José Quiñones pasó a la inmortalidad con su heroica acción de armas en Quebrada Seca.

El día de la Aviación Nacional se celebra el 23 de setiembre en honor a Chávez. El día de la Fuerza Aérea del Perú se celebra el 23 de julio en honor a Quiñones. Desde el Tawantinsuyo somos poseedores de un **espíritu aeronáutico**.

En 1761 Santiago de Cárdenas escribió *Nuevo sistema de navegar por los aires sacado de la observación de la naturaleza volátil*. Lo dedicó a su amada patria el Perú.

En 1838, el 24 de junio, nació Pedro Ruiz Gallo. Fue militar, héroe

nacional, inventor, investigador, en el área de la medicina investigó las vacunas, explorador, pintor y músico. Como inventor nunca abandonó sus estudios científicos abocándose hacia la aeronáutica, publicó en 1878 *Estudios Generales sobre la Navegación Aérea y Resolución de este importante problema*, obra en la que planteaba la construcción de una máquina voladora movida por propulsión mecánica que permitiría al hombre conquistar los cielos. Sin embargo estos estudios fueron truncados el 5 de abril de 1879 cuando el gobierno chileno declaró la guerra al Perú iniciándose entonces la llamada guerra del salitre.

En 1874, el 2 de julio, nació Pedro Eleodoro Paulet Mostajo. Fue un sabio multidisciplinario: arquitecto, ingeniero, mecánico, químico, economista, geógrafo, escultor, diplomático, escritor, periodista, conferenciante e inventor visionario.

El propio director de la NASA y director del primer vuelo tripulado a la Luna, el científico Wernher von Braun, quien reconoció que con su esfuerzo el peruano Pedro Paulet ayudó a que el hombre abordara la Luna, y en el libro que el mismo von Braun escribió conjuntamente con Ordway – *Historia Mundial de la Astronáutica*– recuerda que Pedro Paulet, en París, entre 1895 y 1897 experimentó con su pequeño motor de dos kilos y medio de peso, logrando un centenar de kilogramos de fuerza, y agrega “por este hecho, Paulet debe ser considerado como el pionero del motor a propulsión con combustible líquido”.

En honor al gran inventor Pedro Paulet Mostajo, el 2 de julio se celebra en el Perú el “Día de la Tecnología Aeroespacial”.

Gracias a al espíritu aeronáutico de estos ilustres personajes y muchos

más, los aviadores peruanos dejamos huella en la historia del Perú y el mundo.

En 1910, obtuvieron en París sus licencias de aviadores cuatro insignes peruanos: Jorge Chávez, Juan Bielovucic, Robert Martinet y Carlos Tenaud.

Después de siete años que los hermanos Wright habían realizado el primer vuelo en 1903, el general Pedro Muñiz Sevilla organizó la Liga Peruana de Aviación y logró que en 1910 viniera a Lima Juan Bielovucic, que en ese momento estaba asombrando al mundo con sus proezas, y voló sobre la ciudad de Lima, ante la admiración y beneplácito de un público atónito y emocionado.

El general Muñiz, por entonces ministro de Guerra, dijo en su discurso de bienvenida estas inolvidables frases que constituyen un lema para los que abrazamos esta carrera:

Ningún pueblo de los que nos rodean puede enorgullecerse de haber hecho, en este campo de acción —el más bello para la actividad humana— nada de los que los peruanos han hecho. Este es nuestro privilegio, nuestra primacía, y jamás debemos consentir en perderlos. Estamos pues obligados por nuestra historia, por nuestro prestigio y por nuestra grandeza moral, a colocar en el primer rango, entre todas nuestras aspiraciones, la del dominio definitivo de los aires.

El pionero de la aviación mundial, Jorge Chávez, y nuestro héroe nacional José Quiñones pueden descansar tranquilos en la gloria porque su ejemplo será seguido por todos los peruanos que decidieron por vocación y espíritu aeronáutico seguir la carrera de aviadores con entrega total, contribuyendo al desarrollo y la defensa nacionales.

El General del Aire Javier Enrique Ramírez Guillén, uno de los peruanos que decidió por vocación y espíritu aeronáutico ingresar a la Fuerza Aérea del Perú, teniendo como paradigmas a Chávez y Quiñones, nació en Lima el 26 de setiembre de 1959. Estudió en el Colegio La Salle. El 14 de marzo de 1977 ingresó como cadete y se graduó como alférez, piloto de caza en 1981, habiendo pilotado aeronaves de primera línea como son el Mirage 2000 y Sukhoi 22.

Llegó a ser teniente general en enero de 2014, después de laborar en diferentes e importantes unidades; calificado y titulado en prestigiosas instituciones.

Es portador de las condecoraciones de Defensor Calificado de la Patria por su participación en el Conflicto del Alto Cenepa y ha recibido un gran número de condecoraciones nacionales y extranjeras. El 26 de diciembre de 2016, mediante Resolución Suprema N° 509-2016-DE, el gobierno le confiere el cargo de comandante general de la Fuerza Aérea del Perú.

El 23 de julio de 2018, en la ceremonia de homenaje al 77° Aniversario de la inmolación de Quiñones y Día de la Fuerza Aérea del Perú, con presencia de las más altas autoridades del gobierno e importantes invitados nacionales y extranjeros, el comandante general empieza su discurso evocando estas célebres palabras de nuestro héroe: “Todo ser humano tiene en el camino su pedestal de héroe, el mérito consiste en que, llegado el momento, tenga el coraje suficiente de subir a él”. Esta frase de José Quiñones describe su espíritu y a su vez es el mensaje ineludible que nos dejó su vida y sacrificio desde hace 77 años, en que tomó la decisión de asumir esa responsabilidad y entregar su vida por los intereses del bien común de la nación.

Tal vez, resulta difícil comprender el momento de traspasar el lindero del heroísmo; sin embargo, es más difícil aún interpretar y explicar las razones que motivan e inspiran la decisión y la certidumbre de actuar en un hecho heroico... Como aviador y peruano, trataré de ensayar en las siguientes líneas una semblanza de lo que éste joven héroe pensó... llegado el momento:

*Muchas veces esperado,
al fin el momento ha llegado,
desplegar mis alas raudas al viento,
y guiarlas sobre el rumbo deseado.*

*No importa mi juventud desprendida,
dejar de oír el motor de mi fiel aeronave,
ni alejarme por siempre de mi tierra añorada.*

*Que difícil y sublime el momento encontrado,
de aceptar escalar al pedestal
que el feliz destino me ha deparado.*

*Tal vez he de ser incomprendido,
pero salva más esa angustia,
saber que mi último suspiro,
inspira aceptar primero...*

el valor de la nación grande y soberana.

Hoy, con certeza, sabemos que su heroísmo trasciende el umbral del hecho militar, ya que su sacrificio contribuyó a gestar al libre desarrollo de las siguientes generaciones.

Todos en nuestra vida tenemos la oportunidad de asumir un hecho heroico, y ese destino no solo es para quienes visten un uniforme, sino también para cada ciudadano que recibe el llamado del servicio a su prójimo y a la nación...

Vivimos tiempos modernos, con nuevas exigencias y con la necesidad de nuevos héroes... Quiñones nos inspira a saber corresponder a ese llamado con responsabilidad, entrega, valentía e integridad... Preparémonos cada día para ser héroes como él, anhelando “el ardiente deseo de servir a la patria” como él mismo sintió y lo expresó literalmente al pedir ir al teatro de guerra para combatir durante el conflicto de 1941.

En esta fecha conmemorativa, los integrantes de ¡la Fuerza Aérea de todos los peruanos!, tenemos la obligación moral de rendir cuentas al Estado y a la población, por la confianza puesta en el trabajo que realiza en cumplimiento de la misión constitucionalmente encomendada; y sobre todo, rendir cuentas al capitán José Quiñones, gran general del aire del Perú, en retribución a su legado de sacrificio y ejemplo de entrega al país. En honor a ello, lo primero que quiero señalar es que la Fuerza Aérea del Perú sigue realizando los esfuerzos para mantener e incrementar la operatividad de los medios que la nación le ha confiado para su seguridad y defensa, en el ámbito aéreo, espacial y del ciberespacio; con los cuales nos preparamos y entrenamos, para acudir al llamado del país tantas veces sea necesario.

Estamos confiados que el incremento del nivel de alistamiento operacional en el último año, será reforzado con el apoyo del Estado y la decisión política del gobierno, ya que estamos seguros que al estar preparados para cumplir con el rol estratégico de defensa, soberanía e integridad territorial, también tendremos la capacidad de participar en el orden interno, el desarrollo nacional, la atención de desastres

naturales y en la política exterior del país.

Respecto a nuestra participación en el control del orden interno, el personal, medios y recursos para las operaciones conjuntas que se desarrollan en el valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro son una prioridad en la agenda institucional. Las 1,175 horas de vuelo realizadas a la fecha han permitido ejecutar 293 operaciones aéreas de apoyo a la fuerza de superficie, reconocimiento aéreo, transporte, evacuaciones aeromédicas, y acciones valerosas como el reciente rescate en combate de nuestros compañeros de armas del batallón contra terrorista libertad de Mazangaro.

El empleo de las aeronaves y radares de vigilancia disponibles, desplegados en los departamentos de Madre de Dios y Ucayali, vienen contribuyendo a reducir los vuelos ilegales de aeronaves, asociadas al tráfico ilícito de drogas en esa región... Estos resultados permiten reforzar la alta importancia de obtener la ansiada cobertura radárica necesaria para cumplir con la ley de control, vigilancia y defensa del espacio aéreo nacional.

En el marco del eje “desarrollo social y bienestar de la población”, de la política general de gobierno al 2021, la coordinación y trabajo intersectoriales vienen optimizando los resultados en beneficio del bienestar, la integración e inclusión social de las poblaciones más alejadas y necesitadas del país. En este contexto, el convenio suscrito con el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (MIDIS), viene haciendo posible, a través de las plataformas aéreas itinerantes de ayuda social (PIAS-aéreas), el acceso de las comunidades rurales más alejadas de la Amazonía a los programas sociales del Estado, complementando e incrementando la eficiencia de la labor de las PIAS fluviales.

A solo casi cuatro meses del vuelo inaugural del programa PIAS-aéreas, se han realizado 72 horas de vuelo llevando los servicios de prestación médicas, registro de identificación y estado civil, seguro integral de salud y evacuación aérea de pacientes graves; proyectándose a que en las ocho campañas programadas para el segundo semestre sobre las cuencas de los ríos Putumayo, Napo y Morona, se beneficiarán a un promedio de 4,162 pobladores. Asimismo, seguimos impulsando el desarrollo sostenible de las regiones fronterizas del país mediante 08 rutas aéreas dentro de las áreas críticas de fronteras, habiéndose duplicado desde el mes de junio la frecuencia de vuelos de acción cívica a la localidad de Purús. Del mismo modo, el convenio con el Ministerio de Salud (MINSA) y el Seguro Integral de Salud (SIS) está permitiendo, con gran satisfacción institucional, transportar a pacientes en estado crítico a centros hospitalarios especializados en casos de emergencia, lo que ha hecho posible que en solo dos meses se realice un total de 52 evacuaciones aeromédicas nacionales e internacionales, haciendo un total de 336 personas beneficiadas.

El convenio específico de cooperación firmado con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el presente año, permitirá contribuir a ampliar las capacidades del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para mejorar la atención y obtener mayores beneficios para el desarrollo nacional.

La experiencia de la FAP en el mantenimiento aeronáutico de aviones y helicópteros, desde hace 85 años, se ha visto incrementado con la transferencia tecnológica de la coproducción de aeronaves KT-1P y la ampliación de capacidades mediante cooperación técnica, como el caso del convenio con helicópteros del centro SAC y helicópteros de Rusia, permitiendo generar puestos de trabajo y contribuir con el desarrollo de la industria nacional.

Las operaciones realizadas en atención a la emergencia producida por el fenómeno del niño costero, en la cual la FAP cumplió en forma oportuna el 75% de las tareas de rescate en toda la zona afectada, ha permitido optimizar la doctrina en el empleo de los medios, así como la preparación de nuestro personal para afrontar hechos similares y otros producto de posibles desastres naturales. En este aspecto, es importante resaltar el gran apoyo que puede brindar el Sistema de Cooperación Entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA), integrada por 21 Fuerzas Aéreas, que participan a iniciativa o pedido con personal y medios en operaciones aéreas combinadas de ayuda humanitaria, bajo los lineamientos de una doctrina común.

Las operaciones y acciones realizadas durante esta emergencia, también determinaron la necesidad de contar con un destacamento aéreo permanente en la ciudad de Trujillo, como punto complementario de ayuda humanitaria, gestión de riesgo de desastres y desarrollo en la región norte; por lo que, a través de un convenio firmado con el gobierno regional de La Libertad, se ha obtenido un terreno para su construcción.

Orientados por el eje “integridad y lucha contra la corrupción”, de la política general de gobierno, la Fuerza Aérea sigue comprometida con llevar a lo más alto y difundir sus procesos, mediante directivas expresas para la “aplicación y cumplimiento de la política anticorrupción en la Institución”, de tal manera que se asegure y demuestre, la transparencia e integridad de nuestras acciones.

También, las relaciones con la sociedad se vienen reforzando con el impulso del deporte, mediante el convenio de cooperación suscrito con el Comité Organizador de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos Lima 2019 (COPAL); así como con el convenio con la Municipalidad de Santiago de Surco, para la implementación del Parque del Aire, destinado a fomentar la cultura y la ecología.

Como corolario de estas actividades, podemos recalcar, que somos los aviadores de la modernidad y la esperanza y agradecemos a Dios por darnos la satisfacción de ver cada día una institución que crece con valores y mejora a través de procesos innovadores, para llevar la presencia del Estado al lugar donde más se necesite; extender la mano protectora ante el desconcierto de una emergencia... o, simplemente, ver la tierna mirada de un niño como Wilson, con nuevos latidos de ilusión en su vida, gracias a la solidaridad y esfuerzo de la población, la FAP y el Estado.

Como vemos, luego de 77 años, el sacrificio de José Quiñones no ha sido en vano.... La unidad indivisible y sinérgica de los aviadores de todas las especialidades, en servicio activo o en retiro y de toda la gran familia de la Fuerza Aérea del Perú, ha permitido forjar una gran Institución, trabajando hacia un mismo objetivo, dando la mano y empujando al que desfallecía, corrigiendo al que necesitaba y separando al que se apartaba del rumbo del honor.

Ese trabajo, hoy se evidencia en todo lugar donde presta servicio cada integrante de la Fuerza Aérea... y su comandante general es el primero en apreciarlo, reconocerlo y enorgullecerse por la labor noble y comprometida que realizan día a día... Y deseo, junto a ustedes, reafirmar nuestro compromiso con el desarrollo nacional y la defensa del Cielo de Quiñones, poniendo todas nuestras capacidades al servicio de país con lealtad, respeto y honor.

Compañeros de Armas, seamos dignos herederos de Quiñones, permitamos que en cada corazón azul, se forje el héroe de hoy y mañana... que cada acto que realicemos, contribuya al desarrollo del país y sirva de ejemplo a las siguientes generaciones poniendo siempre a ¡el Perú primero!.... quien junto a su Fuerza Aérea se enrumbará ¡Arriba, siempre arriba!.

Discurso que ocasionó prolongados y sinceros aplausos y múltiples comentarios favorables, especialmente por los generales FAP retirados presentes en la tribuna oficial delante de los batallones de cadetes, alumnos, tropa y público. Motivó que escribiera este ensayo cuyo título es: *De Chávez a Quiñones – Espíritu Aeronáutico*.

El contenido de los discursos pronunciados en homenaje a los precursores, héroes y mártires, en las diferentes instituciones patrióticas, nos hacen vivir momentos históricos que son útiles a las nuevas generaciones para reforzar la autoestima y cultura de los peruanos, lamentablemente no son transmitidos por la radio y televisión.

Todos tenemos algo que contar. No me cansaré de agradecer a mi papá Mariano Muñiz Yábar, que para firmar la autorización de ingreso como cadete a la Escuela de Oficiales, felizmente me sugirió que aprendiera de memoria lo que el sabio argentino José Ingenieros definía lo que es vivir. Conceptos que me sirvieron durante toda mi carrera. José Ingenieros se pregunta:

¿Qué es vivir?

Vivir es aprender para ignorar menos

Vivir es un esfuerzo por mejorarse

Vivir es amar para vincularnos a una parte mayor de la humanidad

Vivir es admirar las excelencias de la naturaleza y de los hombres

Vivir es un incesante afán de elevación hacia ideales definidos.

Recordé que con el grado de coronel, el 23 de julio de 1983 en la ceremonia central en homenaje al héroe nacional capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales gran general del aire del Perú, pronuncié el siguiente mensaje: El día de la Fuerza Aérea del Perú se celebra en la fecha en la que el capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales pasó a la inmortalidad con su heroica acción de armas en Quebrada Seca. Este hecho explica por sí mismo la esencia de la Fuerza Aérea

del Perú, su permanente espíritu. ¡Espíritu de heroísmo! Heroísmo significa entrega total; a una causa, a un ideal, a una institución: La causa, y la razón de ser de la FAP, es el Perú, cuyo ideal, es ver a nuestra patria siempre libre, independiente y orgullosa, con su soberanía e integridad totalmente resguardadas, es ver a nuestra patria unida y floreciente. Por ello; nuestra entrega total al Perú. Nuestra entrega total a nuestra Institución; ¡La gloriosa Fuerza Aérea del Perú! José Abelardo Quiñones, con el ejemplo de su vida y su acción heroica, nos confirma esta verdad.

El héroe nacional del Perú, capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales, nació en el puerto de Pimentel el 22 de abril de 1914. Por esa época, los primeros aviadores peruanos surcaban nuestro cielo en sus frágiles naves, y Jorge Chávez, hacía cuatro años que había deslumbrado al mundo con su audaz paso de los Alpes que le dio gloria eterna.

Quiñones, desde su infancia, fue ganado por la aviación, volar era su anhelo. Cuando niño, volaba ya, imaginariamente, en su cometa bicolor “El Moscón”. Cuando adolescente, voló de verdad en un planeador de su colegio San José de Chiclayo. Él había elegido su destino: ser aviador.

En 1935 José Abelardo Quiñones ingresa como cadete de Primer Año a la Escuela Central de Aviación “Jorge Chávez”. Su espíritu alegre y generoso, su sencillez y su trato cordial con todos sus compañeros, con sus Jefes y con el personal subalterno de la institución, le hicieron acreedor de las más vivas muestras de simpatía. Durante los cuatro años de estudios, Quiñones fue un alumno disciplinado, tenaz esforzado y audaz en las prácticas de vuelo. Solo estas cualidades y su pasión por volar, le permitieron salir sólo como piloto, con apenas cuatro horas 30 minutos de preparación. ¡Un record aun no

superado!

Quiñones se despide de la Escuela derrochando pericia y seguridad en sí mismo. Todos recuerdan la proeza que realizó en la ceremonia de clausura de su promoción, al efectuar un vuelo invertido a menos de dos metros de altura.

Doce alféreces de aeronáutica se recibieron en 1938 en la Escuela Central de Aviación “Jorge Chávez”, integrando la Promoción “Comandante José Raguz”.

El Señor Presidente de la Republica, General de División Oscar R. Benavides, en nombre de la Nación, hace entrega de los Brevetes de Vuelos, despachos y espadas a los nuevos oficiales. En esa ceremonia, el flamante Alférez, José Abelardo Quiñones, junto con su Brevete de Vuelo y su espada, recibe el Ala de Oro, por haber obtenido el mayor puntaje en la especialidad de caza.

Por el año en que Quiñones se recibió de oficial, el mundo entero vivía una efervescencia bélica. Alemania se disponía a conquistar el mundo, Japón soñaba con el dominio del Pacífico, Italia quería reeditar el extinto poderío del Imperio Romano y buscaba colonizar el norte de África y, en nuestro mismo Continente, había países vecinos que con irracional codicia querían apropiarse de parte del sagrado territorio patrio.

En el Perú, las Fuerzas Armadas, pueblo y gobierno en forma conjunta, evaluando con previsión y justeza la situación internacional, no escatimaron esfuerzos para dotar a su Ejército, Marina y Aviación, de los medios técnicos necesarios y de la preparación adecuada a su personal, para hacer frente a cualquier eventualidad.

Ya en 1940, el Perú se muestra como pionero en Sudamérica, en el lanzamiento conjunto de paracaidistas. Hecho que mereció elogios en el Continente. José Abelardo Quiñones participó en esta impecable prueba de coordinación y audacia.

En 1941, el Ecuador agrede al Perú pretendiendo arrebatarnos, toda la zona al norte del río Amazonas. La respuesta no se hizo esperar, el gobierno peruano dispuso la inmediata movilización de sus Fuerzas Armadas. La aviación peruana, siempre vigilante, se prepara para rechazar al enemigo. José Abelardo Quiñones, ya con el grado de Teniente, ejecuta con pericia y audacia numerosas misiones de reconocimiento burlando el nutrido fuego de la artillería ecuatoriana. El 2 de julio de 1941 se dio la orden de recuperar la frontera, frente a la zona de Quebrada Seca, con el apoyo de la aviación de combate. El primer objetivo asignado a la 41 escuadrilla, según la orden de operaciones N° 1, fue el de atacar desde el aire, con ametralladoras y bombas, el puesto de Quebrada Seca.

El 23 de julio de 1941, hace exactamente 42 años, a las 7:50 de la mañana la escuadrilla N° 41 al mando del Teniente Comandante Antonio Alberti, e integrada por los Tenientes FAP Fernando Parraut, José Abelardo Quiñones y el Alférez FAP Manuel Rivera, salen de la base de Tumbes rumbo a Quebrada Seca. A las 8:00 los aviones peruanos se encontraban ya sobre los destacamentos enemigos. José Abelardo Quiñones efectúa una maniobra para lanzar sus bombas y resulta alcanzado por el fuego de la artillería ecuatoriana. Su avión, envuelto en llamas es mantenido por Quiñones en perfecto equilibrio, y pensando más en la Patria que en su propia vida, José Abelardo Quiñones Gonzales orienta su nave, como a un torpedo tripulado hacia las baterías enemigas y las destruye. Ha cumplido con honor y con el sacrificio de su vida el lema de su escuadrilla: ¡Derribado pero sobre el objetivo!

Con esta hazaña José Abelardo Quiñones demuestra al mundo entero de lo que es capaz un piloto de la Fuerza Aérea del Perú. El gobierno peruano, en reconocimiento a este acto de heroísmo concede a Quiñones el ascenso póstumo a la clase de capitán, por Decreto Supremo N° 12 del 24 de julio de 1941.

El mismo adversario no puede ocultar su admiración por esta hazaña que llevó a la gloria eterna al capitán Quiñones. El 19 de octubre de 1941, el coronel Octavio Ochoa, Jefe de la Cuarta Región del Ecuador, al entregar en Guayaquil al Consulado Peruano, los restos mortales del capitán Quiñones manifestó:

“A nombre de la Fuerza Aérea Ecuatoriana entrego a la Fuerza Aérea del Perú los restos de quien supo honrar a su Patria, a su pueblo, a su Fuerza Armada. Mi pueblo rinde homenaje al pueblo peruano dignamente encarnado en la figura heroica de José Abelardo Quiñones Gonzales”.

Hay hechos históricos, hay acciones humanas que no se pierden con el correr del tiempo sino que brillan y se engrandecen porque tienen luz propia. Tal es el caso de la acción heroica del capitán Quiñones. El 10 de mayo de 1966 el Congreso de la República, por ley 16126, declara Héroe Nacional al capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales, y dispone que el día 23 de julio de cada año sea el Día de la Aviación Militar del Perú, y que con ese motivo se celebren, en todas las Bases Aéreas del Perú, ceremonias conmemorativas. Quiñones encarna a la Fuerza Aérea del Perú. Su nombre y su obra vivirán por siempre en nuestros corazones.

Es necesario tener siempre presente que el sacrificio del Héroe Nacional del Perú, capitán FAP José Abelardo Quiñones se produce cuando el Ecuador ataca al Perú en circunstancias de una grave agudización de las contradicciones internacionales. Actualmente el mundo está viviendo una etapa de crisis económicas y sociales las que generan

cruentos enfrentamientos en vastas zonas del planeta. Una amplia gama de situaciones anacrónicas en todos los Continentes, incluido el nuestro: pueden llegar a desencadenar guerras civiles y conflictos armados entre países vecinos. Lamentablemente nuestro país no está libre de tales peligros. Lo demuestra la solapada agresión del Ecuador al Perú en la Cordillera del Cóndor en 1981. Lo demuestran las recientes provocaciones de ese país al nuestro; las acciones de espionaje de países extranjeros en contra de nuestra seguridad nacional.

Así mismo, en el panorama Sudamericano hemos visto el año pasado enfrentarse con heroísmo a la hermana República Argentina con una potencia extra continental.

Vivimos tiempos difíciles. Pero en previsión a todo lo que pudiera pasar, nuestro Alto Mando, ha sabido, en forma visionaria, dotar a nuestra arma de equipo adecuado y de excelente preparación. Con este fin se ha tomado en consideración, ante todo, la seguridad del país, y se ha recurrido a la diversificación de las fuentes de suministro de material estratégico para evitar una peligrosa dependencia. El reciente conflicto de Las Malvinas ha demostrado, con claridad meridiana, lo sabia y patriótica que ha sido y es esta política.

Nuestra gloriosa Fuerza Aérea no solo es una real y efectiva garantía de la seguridad nacional. Es al mismo tiempo un vigoroso elemento de progreso y de desarrollo.

Nuestros oficiales, nuestros técnicos, suboficiales y personal de tropa, al mismo tiempo que ayudan a tender oleoductos, que realizan misiones de apoyo a regiones devastadas por calamidades naturales y prestan muchos otros servicios a la población civil, se mantienen en un permanente estado de preparación técnica y militar.

El héroe nacional del Perú capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales puede descansar tranquilo en la gloria porque su ejemplo será seguido siempre, cuando la Patria lo requiera, por todos y cada uno de nosotros.

¡Gloria eterna a Quiñones! ¡Gloria eterna para nuestra Fuerza Aérea que vive, trabaja y actúa siguiendo el ejemplo de entrega total al Perú, que nos legó el capitán Quiñones! ¡Viva la Fuerza Aérea del Perú! ¡Viva el Perú!

También recordé que cuando pasé a la situación militar de retiro, el 14 de marzo de 1992, en una ceremonia especial en la Base Aérea de Las Palmas, con desfile aéreo y terrestre, asistencia del Alto Mando, jefes y oficiales, compañeros de promoción y la emocionante asistencia de toda mi familia: papá, mamá, mi esposa, mis dos hijas y mis hermanos. Donde, con el grado de teniente general FAP, besé a la bandera peruana para despedirme.

El comandante general de la FAP, General del Aire Arnaldo Velarde Ramírez, dio un emocionante discurso a nombre de la Fuerza Aérea; en respuesta, pronuncié las siguientes palabras: “Gracias, muchas gracias, mi General, por los generosos conceptos con los que usted se ha referido a mi persona en su brillante y al mismo tiempo cordial saludo. Mi especial agradecimiento a todos y cada uno de ustedes por su presencia en esta tradicional ceremonia que me permite decirles: Hoy siento que tan hermoso como iniciar con vocación profunda una carrera es concluirla con honor, después de haber vivido intensamente durante 37 años”.

Recuerdo con emoción la desbordante alegría de adolescente que acompañó a mi promoción en su ingreso a la Escuela de Oficiales de la FAP, el día 7 de marzo de 1955, y el orgullo incomparable que

sentimos cuando, el 1° de enero de 1960, la Patria nos entregó una espada para defenderla y unas alas gigantes y raudas para cubrirla en todos sus confines.

Nuestra promoción “Capitán FAP Eduardo Maguiña Gálvez” estuvo siempre presente al servicio de la patria; para salvar vidas, para unir pueblos, para proteger cielos y fronteras, para contribuir con su desarrollo, para luchar contra la subversión y, sobre todo, para defenderla cuando su sagrado territorio fue mellado. Podemos decir con orgullo a nuestros maestros que hemos asimilado sus enseñanzas y seguido su ejemplo, y decirle a las nuevas generaciones que se ha hecho todo lo posible para dejarles una estela que les sirva de ruta en la difícil tarea de consolidar y engrandecer aún más a nuestra institución.

En esta oportunidad, quiero expresar que, en la inmensa satisfacción de trabajar en la FAP, el recuerdo más grato y perdurable ha sido el de comandar una Unidad de Helicópteros.

La Fuerza Aérea del Perú fue, es y será la razón de mi vida; en ella cultivé un tesoro, tesoro de afectos hacia ustedes, mis queridos camaradas de armas, gracias a ella, recorrí nuestro país palmo a palmo y, al recorrerlo, conocí con más profundidad su multifacética belleza. Por todo ello, al pasar a la situación militar de retiro, me voy profundamente agradecido a nuestra institución, a todos mis instructores y profesores que me orientaron desde la etapa formativa de cadete, a mis jefes, que con generosidad me prodigaron sus enseñanzas, a mis entrañables compañeros de promoción que con su amistad y gran sentido de compañerismo me alentaron permanentemente, y a mis queridos subordinados que con su talento y esfuerzo facilitaron el cabal cumplimiento de mis deberes en los numerosos cargos y funciones que me tocó desempeñar.

Paso a la situación militar de retiro, con el sincero orgullo de pertenecer a la promoción cuyos más calificados miembros llevan hoy, con abnegación y puño firme, las riendas de nuestra Institución, y mi complacencia es doble, porque al dejar las filas de la vida militar activa, me voy con la seguridad de que nuestra querida Fuerza Aérea marcha por la senda de la grandeza que su sagrada misión le demanda.

26 años después de pasar a la situación militar de retiro escribo este libro: *De Chávez a Quiñones – Espíritu Aeronáutico* pensando que: el año 2019 se conmemorará los 100 años de la creación de la gloriosa Fuerza Aérea del Perú; el Bicentenario de la Independencia del Perú el 2021 y los 258 años que Santiago de Cárdenas dedicó su libro de aviación a “su amada Patria el Perú”.

La historia nos permite mantener la flama que ilumina e impulsa a forjar un presente y un futuro sobre la base de los actos trascendentales de nuestro pasado.

Que importante es conocer la historia de la Patria, instrumento sutil que forja peruanidad, que registra y enseña, que informa, inspira y obliga a honrar a las instituciones patrióticas como la Fuerza Aérea, la Marina, el Ejército, la Policía Nacional, a los próceres, mártires y héroes, precursores de la independencia e ilustres personalidades.

Con el entusiasmo de los amigos y el tiempo disponible, escribo este ensayo recopilando pensamientos escritos con anterioridad y ya publicados, es posible que el IEHAP y el COFAP estén de acuerdo con su edición.

HOMENAJE AL HÉROE Y A LA FAP EN ADOGEN

Palabras de Javier Enrique Ramírez Guillén, General del Aire, Comandante General de la FAP en el septuagésimo séptimo aniversario del sacrificio de nuestro héroe nacional, capitán FAP José Quiñones Gonzales, Gran General del Aire del Perú, y día de la FAP.

Permítanme expresar, en nombre de la Fuerza Aérea y del mío propio, nuestra gratitud por haberme conferido la Medalla al Mérito en el Grado de Gran Consejo da la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes del Perú.

Recibimos estos reconocimientos con profunda gratitud, porque provienen de los señores generales y almirantes, que han tenido y tienen la gran responsabilidad de conducir a nuestras instituciones por el rumbo que nos señalaron el heroísmo de Miguel Grau, Francisco Bolognesi, José Quiñones y Mariano Santos.

Esta ceremonia de exaltación patriótica cobra especial importancia porque el heroísmo de Quiñones constituye una lección de amor a la patria, que se da con el ejemplo.

El sentido del heroísmo de Quiñones, un piloto eximio y experto paracaidista, que pudiendo salvar su vida. Decidió unir su prédica con la acción: “El aviador, llegado el momento debe llegar hasta el sacrificio”...Pensamiento trascendental que para los aviadores FAP tiene el valor inconmensurable de un mandamiento para todos los tiempos.

De ahí deriva la respuesta ética y moral del porqué el Capitán Quiñones es un testimonio que se perenniza en el alma nacional y nos impone el reto de seguirlo en todas las misiones y actitudes de nuestras vidas.

Nuestros héroes nacionales nos marcan el camino del honor y la dignidad, de la libertad y la soberanía, del sacrificio y del deber, de la paz y la justicia, de la generosidad para entregarlo todo por la patria, aun la vida misma. Nos rige y nos alienta el sugestivo lema de ADOGEN: “La experiencia al servicio de la patria” Y en ese empeño, sus integrantes no solo cultivamos el espíritu patriótico y el culto a nuestros héroes, sino también contribuimos a construir el progreso del Perú.

Es por ello que la Fuerza Aérea del Perú sigue realizando los esfuerzos para mantener e incrementar la operatividad de los medios que la nación nos ha confiado. Estamos seguros que al estar preparados para cumplir con el rol estratégico de defensa, soberanía e integridad territorial, estaremos también preparados para participar en el orden, el desarrollo, el desarrollo nacional, la atención de desastres naturales y la política exterior del país..

En ese sentido, nuestra participación en el control del orden interno, mediante las operaciones conjuntas que se desarrollan en el valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro son una prioridad en la agenda institucional.

En el marco del eje “Desarrollo social y bienestar de la población” de la política general de gobierno al 2021, la coordinación y trabajo intersectorial viene optimizando los resultados.

Es así que el convenio suscrito con el Ministerio de Desarrollo e inclusión social (MIDIS) viene haciendo posible, mediante las plata-

formas aéreas itinerantes de ayuda social (PIAS aéreas), el acceso de las comunidades rurales más alejadas de la Amazonía, a los programas sociales del Estado, complementando e incrementando la eficiencia de la labor de las PIAS fluviales.

De igual forma, el convenio con el Ministerio de Salud (MINSA) y el Seguro Integral de Salud (SIS), está permitiendo con gran satisfacción institucional transportar a pacientes en estado crítico a centros hospitalarios especializados en casos de emergencia.

Otro acuerdo para destacar es el convenio específico de cooperación firmado con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el presente año, permitirá contribuir a ampliar las capacidades del aeropuerto internacional Jorge Chávez para mejorar la atención y obtener mayores beneficios del aeropuerto internacional Jorge Chávez, para mejorar la atención y obtener mayores beneficios para el desarrollo nacional.

Ayer, hoy y siempre

Por lo señalado, nosotros, los aviadores de la modernidad y la esperanza agradecemos a Dios por darnos la satisfacción de ver cada día una institución que crece, mejora y nos permite llevar la presencia del Estado en los lugares donde más se necesita.

La mayor satisfacción de los generales y almirantes de la nación es que las promociones que no sucedan sean superiores a las nuestras, en capacidad profesional, por el mismo adelanto científico y tecnológico que, día a día, avanza vertiginosamente, porque las responsabilidades con nuestras instituciones nacieron cuando ingresamos a nuestras respectivas *almas mater* y solo se extinguirán con nuestras propias vidas.

Por eso, ADOGEN es el recinto más adecuado para expresar estas palabras, porque es un templo permanente de unidad y es la voz de la experiencia de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, juntos tenemos misiones que cumplir con la defensa y el desarrollo nacionales, con la democracia y con la paz, con los derechos humanos y la dignidad de las personas, con la seguridad ciudadana, la justicia y el bienestar social, y lo cumpliremos, por el bien de todos los peruanos. En el día de la Fuerza Aérea del Perú, hago votos para que ADOGEN prosiga alentando nuestra fe y unidad en torno a nuestra enseña roja y blanca, inspirada en las lecciones de amor a la patria legada por Quiñones, Grau, Bolognesi y Santos.

Somos la fuerza que lleva al Perú a las alturas
¡Arriba siempre arriba!

Javier Enrique Ramírez Guillén, General del Aire, comandante general de la FAP

Nació el 26 de setiembre de 1959 en Lima, Perú. Estudió en el Colegio La Salle. Al finalizar sus estudios ingresó a la Fuerza Aérea el 14 de marzo de 1977, graduándose en la Escuela de Oficiales como Alférez a partir del 01 de enero de 1981.

Tiene la especialidad de Armas Comando y Combate como Piloto de Caza, habiendo pilotado aeronaves de primera línea como son el Mirage 2000 y Sukhoi 22.

Es calificado en el Curso Táctico, Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Aérea y en la Escuela Superior de Guerra de Brasil, es graduado en el Curso de Altos Estudios Militares y en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), se tituló en como Profesional de Ciencias de la Administración Aeroespacial en la Escuela de Oficiales de la FAP; asimismo es egresado del Curso de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis (CEDEYAC) de la Marina de Guerra del Perú, el II Programa Avanzado de Administración de Empresas y el Diplomado en Desarrollo de Competencias Empresariales en la Universidad ESAN y es graduado del Programa de Alta Dirección de la Universidad de Piura (PAD).

Como oficial, durante su servicio laboró en diferentes unidades, teniendo como cargos más importantes el de Segundo Comandante y Comandante del Grupo Aéreo N° 11, Agregado Aéreo a la Embajada del Perú en la República Federativa del Brasil, Segundo Comandante de Operaciones, Director de Inteligencia, Secretario General, Comandante de Personal, Inspector General y Jefe del Estado Mayor General.

Asimismo, se desempeñó como catedrático en el Curso Táctico y Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Aérea.

El 01 de enero del 2009 el gobierno le confiere el ascenso al grado de Mayor General ocupando el cargo Agregado Aéreo a la Embajada del Perú en Brasil, Segundo Comandante de Operaciones, Director de Inteligencia y Secretario General de la FAP.

En enero del 2014 el gobierno le confiere el grado de Teniente General y es nombrado como Comandante de Personal, en el año 2015 se desempeñó como Inspector General, posteriormente en el año 2016 desempeñó el cargo de Jefe del Estado Mayor General.

Es portador de las condecoraciones Defensor Calificado de la Patria por su participación en el Conflicto del Alto Cenepa, Orden Militar Ayacucho, Orden Capitán Quiñones en el grado de Gran Oficial como Defensor de la Patria, Cruz Peruana al Mérito Aeronáutico en el grado de Gran Cruz, Gran Oficial, Comendador, Oficial y Caballero, Medalla al Mérito Armando Revoredo Iglesias, en el Grado de Gran Oficial, Gran Cruz y Oficial, Ordem do Merito Aeronáutico otorgado por el Comando do Aeronáutica de la República Federativa del Brasil, Medalla Cívica de la Orden Santiago Apóstol otorgado por la Municipalidad de Santiago de Surco por su intachable labor y desempeño durante el desastre natural denominado niño costero, así como diversas distinciones tanto de la Fuerza Aérea del Perú como de instituciones nacionales y extranjeras.

El 26 de diciembre del 2016, mediante Resolución Suprema N° 509-2016-DE, el gobierno le confiere el cargo de Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú.

108 ANIVERSARIO DEL CRUCE DE LOS ALPES POR UN AVIADOR PERUANO

En el contexto del 108º aniversario del cruce de los Alpes por el precursor de la aviación mundial, Jorge Chávez Dartnell, y por el Día de la Aviación Nacional, hoy es un día de reverente homenaje a la memoria de tan ilustre peruano. Su hazaña le costó la vida a los 23 años, como expresión del heroísmo de la juventud. Su sacrificio, años más tarde, fue seguido por el capitán FAP José Quiñones Gonzales. Por ese vuelo que duró 51 minutos, Jorge Chávez fue considerado uno de los pioneros de la aviación, en un episodio comparado, por su importancia, con el de Charles Lindbergh, cuando voló entre Nueva York y París en 1927, y con el de Louis Bleriot, en 1909, cuando atravesó el Canal de la Mancha.

En los anales de la aviación civil y militar, figuran Jorge Chávez y José Quiñones, respectivamente, como símbolo del permanente compromiso de la juventud con la Patria. Jóvenes valores que hicieron de su vocación aeronáutica y del cumplimiento del deber: la razón de sus vidas. Como vemos, provenimos de una vocación militar similar y tenemos como superior objetivo garantizar que nuestro espacio aéreo, el cielo de Quiñones, sea eternamente soberano y que las alas peruanas lleven seguridad, progreso, integración, optimismo y esperanza a todos los confines de nuestra querida Patria.

Jorge Chávez demostró que el ser humano es capaz de alcanzar grandes metas e inspirar a generaciones a través del tiempo con sus proezas y hazañas.

Jorge Chávez descansa en su Patria, en la Plaza de Armas de la Base Aérea “Las Palmas”, en Surco, en un mausoleo frente a los restos de José Quiñones Gonzales, héroe de la aviación militar.

Dos peruanos de talla mundial que nadie podrá ignorar. Ambos conquistaron los aires y hoy viven en el corazón de todos los peruanos. ¡Arriba, siempre arriba!, fueron las continuas palabras de su agonía, y que describe su espíritu emprendedor. Esta gloriosa frase, hoy reconocida cual hermoso legado de hombría y sacrificio por los aviadores peruanos que emulan su ejemplo.

Javier Enrique Ramírez Guillen

General del Aire y Comandante General de la FAP.

APUNTES DEL VUELO Y MUERTE DE JORGE CHÁVEZ

El 28 de setiembre de 1910 falleció el ingeniero Jorge Chávez Darnell en los brazos de su novia Angelina Carpone. El Instituto de Estudios Histórico Aeroespaciales del Perú, publicó el libro: *Apuntes del vuelo y muerte de Jorge Chávez*.

Gracias a este libro sabemos que felizmente Jorge Chávez escribió sus apuntes desde el 5 de febrero hasta el 22 de setiembre de 1910. Y nos enteramos que cuatro días después del accidente, murió en brazos de Angelina. Lo último que escribió fue:

“Que precioso es el cielo con sus innumerables estrellas, con sus soles y sus mundos, que están diseminados en él, como que después de unas inmensas de crear, salieran en un número tal que se escapan! Ellos se mueven siguiendo unas leyes secretas, que nosotros incluso con todos los cálculos de los astrónomos no las podemos descubrir, porque éstos solo llegan a establecer lo que se puede ver y medir y por lo tanto, se alejan de cualquier intención primera. Pero la intención primera interna, el por qué todo es así, por qué nuestra tierra sigue ese orden cotidiano, por qué las estrellas avanzan en ese espacio infinito y marcan su camino y no se desparraman en un choque catastrófico, en el que nuestra tierra y el sol se hundan y todo el universo se suma en el caos de un desorden ciego y sin leyes de la materia, la intención primera para ello, solo puede estar en un grande y viviente Si, que alguien ha pronunciado, alguien que tiene todo el poder de este mundo.

Porque yo existo, por eso a mí también me coge y me envuelve este sí. Este es el misterio de nuestra vida, que me libra de todo miedo interno, pero que tan a menudo me amenaza con apretarme y ahogarme. Ahora pienso en el último y terrible vuelo, que hice desde Issy.

Todos los miedos y peligros pueden permanecer, pero no son la última palabra en este mundo, tampoco lo es la muerte con su negación aparente, cuando nosotros respondemos al gran Si con nuestro pequeño sí.

Angelina, ¿estarás acaso esta noche pensando en mí?

Tú me has enriquecido tanto porque a través de ti he encontrado el amor”.

En este libro apreciaremos el Espíritu Aeronáutico de Jorge Chávez, que ama, escribe y razona como piloto e ingeniero.

LIBRO DE ORO DE LA ASOCIACIÓN DE EXCOMBATIENTES DE LA CORDILLERA DEL CÓNDOR

Después de 11 años de fundada la **Asociación de Excombatientes de La Cordillera Del Cóndor 1981**, es un gran honor para mí firmar este “Libro de Oro” felicitando a los integrantes de la Junta Directiva presidida por el señor general de brigada Pedro Kuljevan Garcia, quienes gracias a su dedicación, pudieron alcanzar los logros que hoy exhibe nuestra querida asociación.

La Cordillera del Cóndor es el símbolo de la unidad histórica del personal de nuestro Ejército y nuestra Fuerza Aérea que desde la firma del Tratado de Paz, Amistad y Límites entre Ecuador y Perú en 1942 han protegido con mística y entrega los territorios tan accidentados e inaccesibles de las nacientes de los ríos Camaina y Cenepa.

Desde 1960 hasta 1977, cada 3 meses se transportaba víveres desde Chávez Valdivia, último punto navegable, a: Jiménez Banda, PV1 y PV2 a Comaina, PV3 y PV4 a Soldado Silva y Puesto Llave con los helicópteros Alouette II, Alouette III, Bell UH1D, Bell 212 y MI 8, cuyas tripulaciones convivieron con los valientes soldados que permanecían meses y años en esos accidentados, aislados e inhabitables Puestos de Vigilancia.

Las tripulaciones de los helicópteros de la FAP al aterrizar e incluso pernoctar por mal tiempo en esos Puestos de Vigilancia, conocíamos detalladamente la geografía y meteorología de esos 78 kilómetros de

nuestra frontera, lo que contribuyó a derrotar y expulsar a los invasores en tan pocos días de 1981.

Honor y Gloria a los valientes jefes, oficiales y soldados, a las tripulaciones de los helicópteros de nuestro Ejército y de nuestra Fuerza Aérea y de los aviones de combate que con profesionalismo y coraje expulsamos violentamente a las tropas ecuatorianas que osaron ocupar clandestinamente nuestro territorio en la Cordillera del Cóndor.

En nuestra asociación conmemoramos hechos históricos y rendimos homenaje a nuestras Fuerzas Armadas, que gracias a ellas el Perú no perdió ni un milímetro de su frontera con Ecuador y seguimos manteniendo la unidad de nuestro personal.

TTG FAP Mario Muñiz Ortega

Lima, 22 de mayo de 2018.

VIGÉSIMO SEGUNDO ANIVERSARIO DE LAS OPERACIONES MILITARES EN EL ALTO CENEPA

En 1995, el Perú vivió el último enfrentamiento bélico con el Ecuador, ese año como desde varios años atrás, las Fuerzas Armadas librábamos una gran batalla contra el terrorismo y el narcotráfico; de pronto nos sorprendió una nueva situación, pero esta vez en el frente externo, entonces nuestro esfuerzo se orientó para para participar en este nuevo conflicto, el conflicto del Alto Cenepa.

El Perú, y particularmente la Fuerza Aérea, no estaba en su mejor momento debido al desgaste de sus aeronaves y tripulaciones que llevaban más de diez años enfrentando al terrorismo. El material se encontraba degradado y había una baja disponibilidad de aeronaves. Pese al sombrío panorama, las unidades de combate se trasladaron a la zona norte. Porque el Ecuador había invadido nuestro territorio en la vertiente del Alto Cenepa.

Es así, que inmediatamente se tomó acción para activar el potencial militar, convertirlo en poder miliar, expulsar al enemigo, recuperar la línea de frontera y finalmente mantener la posición en nuestro territorio.

El escenario del Alto Cenepa, lo seleccionó Ecuador. Los ecuatorianos se prepararon durante 14 años, construyeron aeródromos, vías de comunicación, carreteras, compraron radares, aviones y armamento. En cambio, el Perú había puesto su mirada en el frente interno y la

zona estaba lejos de sus centros de abastecimiento, teníamos desventaja en el poder combativo agravado por las condiciones del área de operaciones.

En esos días, los hangares de las unidades aéreas realmente parecían fábricas de aviones, el personal de técnicos, oficiales y civiles, en muchos casos, trabajaba arduamente en las aeronaves y en el material de guerra. Por su parte, los pilotos estudiaban y coordinaban los planes de operaciones, las rutas de navegación y otros múltiples detalles desde sus respectivos dispositivos de combate.

Asimismo, nuestro personal de defensa aérea, fuerza especiales, comunicaciones, meteorología, logística, abastecimiento, logística y abastecimientos, inteligencia e información, trabajaban incansablemente para hacer frente de la mejor manera posible este nuevo llamado de la Patria.

Mientras eso ocurría en nuestras bases aéreas, el 26 de enero a las 16.30 horas, en la cabecera del Alto Cenepa, las fuerzas militares ecuatorianas atacaron un puesto peruano, causando bajas. Ante esto, las fuerzas armadas peruanas debían actuar inmediatamente para recuperar los puestos denominados falsamente Cueva de los Tayos, Base Sur y Tiwinza.

El día 27 de enero, una escuadrilla de helicópteros y el Ejército peruano compuesta, entre otros, por el Mayor César Romero dieron el golpe inicial sobre el puesto ecuatoriano Soldado Monge.

El 28 de enero, aviones de combate de nuestra Fuerza Aérea bombardearon la falsa Base Sur, para que nuestras tropas puedan avanzar. Un helicóptero MI-17, piloteado por el Capitán Juan Gómez Vera, nuevamente ataca el puesto Soldado Monge. Tras una hora de vuelo por el río Santiago lanza exitosamente su armamento.

El 29 de enero, los helicópteros MI- 8T del Ejército peruano, junto a dos MI-25 de la FAP, al mando de los Mayores José Revilla y Juan Velásquez, son misionados y retornan con éxito.

En la segunda misión salen un helicóptero MI-25, al mando del Capitán Juan Gómez y Teniente Asenjo, y un MI-17, al mando de los Capitanes Salinas y Carbajal, atacan el puesto de vigilancia ecuatoriano “Teniente Ortiz”.

El MI-17 recibe como respuesta un misil antiaéreo, pero con gran habilidad y valentía el piloto logra evadirlo y regresan a “Ciro Alegría”.

En la tercera misión, un helicóptero MI-17 de la FAP debe atacar la artillería antiaérea enemiga. Un ataque tierra/aire, se logra evadir. Sin embargo, se realiza la cuarta misión a las 13.35 horas, dos MI-8T del Ejército y dos MI-25 de la FAP se dirigen a Falso Tiwinza. En ese instante son emboscados y reciben ataques con armas antiaéreas portátiles. Un misil derriba al helicóptero MI-8T del Ejército, perdiendo la vida toda la tripulación al mando del Capitán EP Luis García Rojas.

El 4 de febrero, tres helicópteros MI-25 del Grupo Aéreo N° 2, comandados por el Mayor José Revilla y los Capitanes Ricardo Colina y César Carbajal, atacan el lado este de Coangos. Ellos debían apagar los morteros enemigos; para ello, volaron sobre la copa de los árboles para no ser detectados por los radares ecuatorianos. En tanto, dos Mirage-2000 realizan la misión de sombrilla.

La media noche del sábado, con una espantosa tormenta eléctrica, una escuadrilla de cinco Tucanos, liderados por el Mayor Nicanor Asín y el Capitán Igor Guzmán, ataca el centro de abastecimiento ecuatoriano en la frontera Cóndor. Los pilotos usan visores noctur-

nos y son conscientes de que la misión es peligrosa, pero saben que es importante para las tropas peruanas que están luchando en la espesura de esa selva agreste. El ataque fue exitoso, y realizaron un largo vuelo de retorno durante la madrugada, mientras otra escuadrilla de aviones Tucano, al mando del Mayor Carlos Portocarrero se encontraba en alerta esperando instrucciones.

El 5 de febrero, una escuadrilla de cuatro aviones A-37B, teniendo como guía al Mayor Raúl Hoyos, ataca Cueva de los Tayos, mientras que cuatro aviones Canberra efectúan un bombardeo de saturación.

El 6 de febrero a las 05:30 de la madrugada, el Mayor FAP Percy Phillips Cuba y el Mayor FAP Miguel Alegre Rodríguez, se dirigieron a los objetivos señalados, a bordo de un avión Canberra, con la consigna ineludible de abatir las fuerzas ecuatorianas atrincheradas en los puestos de Falsos Base Sur y Tiwinza, la tripulación de la aeronave desaparece sin dejar rastro sobre la zona de operaciones.

Ese mismo día, una escuadrilla de aviones A-37B, guiados por el Mayor FAP José Gamboa, atacan Falsa Base Sur. Al atardecer, salen nuevamente cuatro A-37B, esta vez guiados por el Comandante FAP Marco Chávez y atacan Falsa Cueva de los Tayos. A la media noche, tres A-37B atacan nuevamente, mientras los aviones M-2000, como en los días anteriores, realizaban misiones de sombrilla y protegían además nuestras bases y zonas estratégicas, como parte del sistema de defensa aérea.

Al día siguiente, el 7 de febrero, el Comandante FAP Marco Antonio Schenone, con el Teniente FAP Raúl Vera y el Suboficial de Primera FAP Erick Díaz, recibieron la orden de atacar a las fuerzas invasoras con el helicóptero MI-25.

Eran las 14:30 horas, en momentos en que se encontraban cumpliendo la misión, el fuego enemigo antiaéreo impactó en la aeronave, hiriéndola de muerte, pero aún así, antes de caer, en una clara demostración de valor y coraje, logró disparar todos sus cohetes provocando la desesperada huida de los ecuatorianos.

Ese día, los aviones Mirage-2000, al mando de los Mayores Javier Ramírez Guillén y Juan Castro, realizan operaciones de sombrilla mientras que los A-37B atacan Coangos. Luego, dos aviones M-2000, comandados por quien les habla y el comandante FAP Wálter Vojvodic, bombardeamos exitosamente Coangos.

El 9 de febrero, una escuadrilla A-37 bombardea Falso Tiwinza y tres Sukhoi-22, guiados por el Comandante FAP Víctor Maldonado bombardearon sobre diferentes objetivos militares en esa zona.

El 10 de febrero, cuatro A-37B neutralizan posiciones ecuatorianas cercanas a Coangos y Falso Tiwinza. Cuando esto ocurría, dos aviones KFIR ecuatorianos interceptan a los A-37B, uno tripulado por el Mayor FAP Raúl Hoyos y el Teniente FAP Ricardo Guerra, quienes con gran destreza y valor logran eludir el ataque, llegando casi sin combustible a Andoas.

El otro KFIR persigue al A-37B, comandado por el Capitán FAP Gregorio Mendiola y el Comandante FAP Hilario Valladares, el avión recibe el impacto de un misil letal; sin embargo, los pilotos logran eyectarse, siendo rescatados horas después totalmente ilesos por patrullas del Ejército peruano en las inmediaciones del PV-1. Luego, una escuadrilla de cuatro Sukhoi-22 bombardea sobre diversos objetivos, y dos de ellos, los Mayores FAP Carlos Ramírez y Alfonso Artadi, logran retornar a su base de origen, pero ese día 10 de febrero también ofrendaron sus vidas al servicio de los sagra-

dos intereses nacionales el Comandante FAP Víctor Maldonado y el Mayor FAP Enrique Caballero, quienes al mando de los poderosos aviones Sukhoi-22 bombardearon el área del objetivo y al iniciar el retorno son impactados por el fuego enemigo. La acción heroica de todos estos valerosos pilotos de la Fuerza Aérea los hace merecedores de un lugar relevante en nuestra historia.

Como se ha podido apreciar con la breve descripción de algunas de las misiones de combate efectuadas, los pilotos peruanos habían sufrido el derribo de seis aeronaves, pero su espíritu guerrero y su moral combativa no bajó nunca. La toma de Falso Tiwinza se llevó a cabo por las tropas victoriosas de nuestro Ejército tras el intenso “ablandamiento” aéreo. ¡Se cumplió la misión!

El 13 de febrero, el Gobierno peruano anuncia la toma de Tiwinza y comunica su decisión de declarar unilateralmente el cese del fuego a partir de las 12.00 horas del día martes 14 de febrero, invitando a una misión de observadores para verificar el cumplimiento del cese del fuego.

El 17 de febrero, se firmó la “Declaración de Paz de Itamaraty” acordándose la separación de las fuerzas militares, el envío de observadores de los países garantes y el inicio de conversaciones para encontrar solución a los impases subsistentes entre los dos países.

El 28 de febrero, los cancilleres del Perú, Ecuador y de los países garantes firmaron la “Declaración de Montevideo”, reiterando su compromiso con el inmediato y efectivo cese del fuego.

Es necesario resaltar que el año 1996 nuestro país adquirió 18 aviones MIG-29 y 18 aviones Sukhoi-25, logrando incrementar significativamente la magnitud de Fuerza de nuestra Fuerza Aérea y, es-

pecialmente, algo que no se debe dejar jamás de lado: aumentar la capacidad de negociación del Estado peruano, es de esta manera que el 26 de octubre de 1998 los presidentes del Perú y Ecuador firman “El Acta de Brasilia” y se demarcó nuestra frontera de acuerdo a los términos del Protocolo de Paz, Amistad y Límites, firmado en Río de Janeiro en 1941.

Ese día, se consolidó políticamente la victoria militar de 1995, es verdad que un alto costoso, pero no fue en vano, gracias a su heroico sacrificio hoy gozamos de una paz duradera y de una visión diferente del futuro de nuestra región.

Nuestros valerosos combatientes y defensores calificados de la Patria, mucho de ellos aún en el servicio activo, en el campo de batalla demostraron la pericia del piloto peruano que lucha por la defensa de su Patria y tiene la convicción y el valor para entregar su vida, como lo hizo nuestro capitán José Quiñones.

Los nombres de estos valerosos guerreros, paradigmas del honor militar, están escritos en las páginas gloriosas de la historia de nuestra Fuerza Aérea y en la historia del Perú. Gracias a ellos el Perú goza del clima de paz que requiere el país para proyectarse al desarrollo y llegar así al bicentenario de la independencia.

En esta gesta victoriosa del Cenepa, las unidades de transporte aéreo mediano y pesado cumplieron una función muy importantes. Sus aeronaves volaron más de 2,500 horas, transportaron más de 19,000 efectivos del Ejército, Marina y Fuerza Aérea, así como personal de otras instituciones. Además, volaron día y noche por todo el país trasladando tropa y armamento hacia la zona del conflicto. Igualmente, las unidades de helicópteros y transporte ligero transportaron todo el combustible, tripulaciones y pertrechos en la difícil zona del

teatro de operaciones, cuya base central era el PV-1, ubicado a una hora de distancia del aeródromo más cercano. De allí, los helicópteros iban y venían trasladando personal y pertrechos.

Fue un trabajo excepcional el que realizaron las tripulaciones, con nuestro personal militar y civil de todas las especialidades. La Fuerza Aérea cumplió con misiones de patrullaje aéreo, apoyo directo a las fuerzas terrestres, reconocimiento aéreo, transporte táctico y estratégico, evaluación aeromédica y engaño operativo, entre otras.

Una mención muy especial merece el desempeño de los señores técnicos y oficiales y suboficiales, quienes trabajaron mañana, tarde, noche y madrugada para dejar operativos nuestros sistemas de armas y equipo de apoyo, no descansaron un minuto, no pidieron nada a cambio, no reclamaron nada y entregaron todo.

El personal de defensa aérea y de defensa y operaciones especiales actuó como una fuerza poderosa al servicio de la intangibilidad de nuestro territorio. Lucharon con honor por la defensa de nuestra Patria, este es el compromiso que adquiere todo aviador y caballero del aire cuando ingresa a la vida militar.

En este conflicto, todos cumplimos una misión y trabajamos por un objetivo: sacar al invasor de nuestro territorio y cerrar la frontera norte. ¡Y así fue!

¡Logramos el objetivo: sacamos al invasor y cerramos definitivamente nuestra frontera norte!

¡Gloria a la memoria de los que entregaron su vida por amor al Perú!
¡Gloria a nuestros paradigmas: Marco Schenone, Víctor Maldonado, Miguel Alegre, Raúl Vera, Erick Díaz.

Hoy, la Fuerza Aérea del Perú vive un renacimiento con nueva tecnología, una visión renovada de nuestro espíritu aeronáutico en un Perú que en el ámbito aéreo transita hacia la era espacial con gente capaz, entusiasta, emprendedora y comprometida con el desarrollo de nuestra gran nación. El Perú respeta celosamente sus compromisos y se esfuerza por mantener la armonía continental.

Hoy no tenemos ningún problema limítrofe con los países vecinos, con los cuales nos unen lazos históricos y con quienes debemos lograr el desarrollo y la unidad regional del continente.

A quienes tuvieron el privilegio de servir en la frontera norte, hoy les rendimos homenaje y debemos manifestarles que la recompensa por su entrega y sacrificio será siempre el honor, la grandeza de la nación en el presente y la esperanza de paz y progreso para el futuro, pero también el necesario reconocimiento del pueblo y de sus autoridades. Por todo estos compañeros de armas, en este vigésimo segundo aniversario de las operaciones militares en el Alto Cenepa, es necesario mantenernos unidos alrededor de nuestra gloriosa bandera, unidos alrededor del ejemplo de nuestros héroes, unidos alrededor de nuestra misión y de nuestros objetivos nacionales, renovemos juntos nuestro juramento de fidelidad y la promesa de defender nuestro amado Perú hasta llegar al sacrificio si fuera necesario.

Allí radica la importancia de nuestra preparación permanente. Solo a través de un riguroso entrenamiento de operaciones aéreas, de defensa aérea y de fuerzas especiales, así como de planeamiento de Estado Mayor y conducción en los diferentes niveles de la guerra nos permitirá generar las capacidades fundamentales y operacionales para satisfacer eficientemente las demandas del Estado. Solo así estaremos honrando a nuestros héroes, quienes actualmente brillan en el “Cielo de Quiñones” y viven en el corazón de cada peruano y especialmente

en el corazón de cada efectivo de nuestra Fuerza Aérea, la Fuerza de todos los peruanos.

Honor y gloria a los hombres que ayer dieron todo de sí por la defensa de nuestra Patria y por el fortalecimiento del espíritu combativo de los hombres del mañana.

¡Vivan los bravos combatientes de la gesta victoriosa del Cenepa!
¡Viva la Fuerza Aérea!
¡Viva el Perú! ;

TTG FAP Rodolfo García Esquerre
Febrero 2017

Este excelente discurso no debe pasar al olvido, nos hace vivir acontecimientos ocurridos durante el Conflicto del Cenepa con una elocuencia y capacidad de síntesis admirable. Efectivamente en esos días, convencido el Gobierno Peruano que la diplomacia sola no funciona si no tiene una Fuerza Armada que la respalde, adquirió en forma secreta, aviones Mig 29, Sukhoi 25, puso operativos para el combate a los aviones Mirage 2000 y los Sukhoi 22. Todo el presupuesto se orientó a poner operativa a la Fuerza Aérea para un ataque total al Ecuador. Ante estos hechos, al nuevo gobierno del Ecuador no le quedó otra alternativa que la firma de la paz definitiva y poner en marcha la colocación de los hitos en los 78 Km. de frontera.

El heroísmo de nuestros pilotos selló para siempre la paz con el Ecuador y gracias a ellos el mapa del Perú no se modificó ni un milímetro.

NUESTROS HÉROES DEL ALTO CENEPA

Gloria a los héroes de la Fuerza Aérea del Perú que ofrendaron sus vidas por la Patria en el Conflicto Armado del Alto Cenepa.

Las instituciones militares se sostienen en los pilares del honor, de la generosa entrega de quienes nos legaron el ejemplar testimonio de sus propias existencias puestas, consciente y voluntariamente en el acto inmortal de la acción heroica, en su ascenso valeroso a la inmortalidad.

Tener siempre en nuestra memoria como lección inolvidable la nobleza de quienes no dudaron un instante en brindar lo más valioso de sí, sus propias vidas, para hacernos dignos hijos de un país altivo y soberano, comprometidos a mantener nuestro suelo, nuestro mar y nuestro cielo inmaculados y soberanos.

Recordar a nuestros héroes es sentirnos parte de la familia por la que ellos se inmolaron, es cumplir con la misión que nos impone el destino de vencer la fugacidad de nuestras existencias sustentándolas en la inmortalidad de quienes, al igual que José Quiñones Gonzales, nos legaron el deber de mantener siempre en alto y flameando libre nuestra bandera, para orgullo de quienes nos sentimos y sabemos representados por ella.

Nuestros héroes son nuestras banderas, y glorificar sus nombres es revivirlos en lo más profundo de nuestros sentimientos, es mantener-

los como guías perpetuos que marcan el rumbo de nuestros destinos. En el conflicto armado del Alto Cenepa, estos son los héroes que nos honran y enaltecen:

Coronel FAP Marco Antonio Schenone Oliva

Nació en Lima, el 2 de mayo de 1955. Desde su juventud escolar, destacó en el estudio y el deporte. Muy estimado por su elevado espíritu de generosidad, que le valió la estimación de quienes compartieron su amistad.

La precoz y definitiva vocación por la aviación convencieron a sus padres del acierto por la elección de la carrera de aviador.

En 1974, ingresó a la Fuerza Aérea. En los cuatro años de su permanencia como Cadete destacó entre sus compañeros por su personalidad y la destreza como aviador. Sobresale, asimismo, por su honestidad y lealtad en las competencias deportivas.

En 1977, egresa de la Escuela de Oficiales de la FAP. Recibe el despacho de Alférez en la Especialidad de Armas Comando y Combate y Piloto, y el 1º de enero de 1978, como Piloto de Helicóptero.

Casado con Juliana Laura Estremadoyro, con quien tuvo dos hijos: Marco Antonio y Giancarlo. Durante los años del 70 al 80 es asignado al Grupo N° 3, donde desarrolla una intensa labor de acción cívica, a favor de los pobladores de las zonas más alejadas de país.

En 1982, viaja a la Unión Soviética, para recibir adiestramiento en el manejo de los nuevos helicópteros MI-25 adquiridos por el gobierno peruano. Los instructores de dicho país destacan su excepcional destreza como piloto de dichas aeronaves.

A su retorno al Perú, desempeña delicadas misiones en los frentes de lucha contra el terrorismo y narcotráfico en las zonas del Alto Huallaga, Pucallpa, Tarapoto y Tingo María.

Posteriormente fue designado al Grupo N° 2, donde por su rectitud y destreza, gozó de la estima y admiración de jefes y subalternos.

En enero de 1995, se produce la invasión ecuatoriana de nuestras fronteras. La FAP ordena la movilización de todos sus efectivos, entre ellos el Coronel Schenone, que cumple numerosas misiones superando con valor y decisión riesgosas misiones de combate.

El día 7 de febrero, aproximadamente a las 14.30 horas, el fuego antiaéreo del adversario, en territorio peruano, hiere de muerte a su nave. En ese instante supremo, antes de caer, el Coronel Schenone logra disparar todos sus cohetes en un admirable manifestación de coraje y patriotismo, propio de la estirpe de los herederos de José Quiñones Gonzales.

Coronel FAP Víctor Manuel Maldonado Begazo

Nació en Arequipa el 18 de mayo de 1955. Sus estudios primarios los desarrollo en la Escuela de Varones N° 3489, y su educación secundaria en el Colegio Nacional de la Independencia Americana, de su ciudad natal.

El 13 de mayo de 1974, ingresó a la Escuela de Oficiales de la FAP, llevado por su precoz vocación aeronáutica, Institución en la que destacó por su destreza como piloto militar, así como por sus cualidades intelectuales y deportivas.

En 1977, egresa como alférez FAP en la Especialidad de Piloto de Combate. Fue distinguido con el Ala de Oro de la Promoción “René

García Castellano”, por haber obtenido las más altas calificaciones como Piloto.

En su matrimonio con Herminda Antonia La Torre tuvo tres hijos: Lissette, Lorena y Juan.

Fue desinado al Grupo Aéreo N° 7 de la ciudad de Piura.

La eficiencia y profesionalidad fueron las virtudes que caracterizaron los 17 años que sirvió en la FAP en los diferentes cargos que se le designó. Ejerció las funciones de: Comandante del Escuadrón Aéreo N° 711 del Grupo Aéreo N° 7 (con sede en Piura). Asimismo se hizo cargo del Escuadrón Aéreo N° 111 (entre los años 1992-1994).

El año 1995, fue llamado a laborar en el Estado Mayor del Ala N° 1, con sede en Piura. En dichas circunstancia se produce el Conflicto del Cenepa. Debido a su gran experiencia en la conducción de los poderosos Sukhoi SU-22, es designado Comandante de una de las patrullas destinadas a misiones de apoyo aéreo directo a las fuerzas de superficie, para facilitar el avance de las tropas de nuestro Ejército y lograr la expulsión de los invasores ecuatorianos de los Puestos Cueva de los Tayos, Base Sur y Tiwinza.

El 10 de febrero, cumpliendo una de dichas misiones, su nave fue impactada gravemente por el fuego antiaéreo del enemigo, por lo que se vio obligado a lanzarse en paracaídas. Al parecer, sobrevivió algunos días, pero por las difíciles condiciones de la agreste geografía del lugar sucumbió heroicamente. El domingo 26 de febrero, sus restos mortales fueron trasladados a la Base El Milagro. Ahí, el médico certificó su deceso y todo el personal de la Base le rindió los honores militares.

Las autoridades y la ciudadanía piurana, así como altos jefes de la FAP y de las Fuerza Armadas acantonados en esa región esperaron la llegada de sus restos en el Grupo Aéreo N° 7, de Piura, a donde fueron trasladados a pedido de su familia. Fue sepultado en el Cementerio Metropolitano de Piura, luego de recibir honores de héroe nacional.

Por acción distinguida en combate, en defensa de la soberanía e integridad del territorio peruano, fue ascendido póstumamente al grado de coronel FAP.

Comandante FAP Enrique Caballero Orrego

Nació en la Ciudad de Santa Cruz (Cajamarca), el 9 de junio de 1964. Sus estudios escolares los realizó en su tierra natal y en la ciudad de Chiclayo.

La vocación aeronáutica, que lo animaron desde muy joven, lo llevó a cumplir su ilusión de ingresar a la Escuela de Oficiales de la FAP, el 7 de marzo de 1981, de donde egresó, cinco años después, como integrante de la promoción “Cap. FAP Jorge Sifneidel Pedemonte”. Sus condiciones especiales para el vuelo lo llevó a convertirse en Piloto de Caza.

Entre 1986 y 1990, prestó servicios en el Grupo Aéreo N° 7 de Piura. Posteriormente fue llamado a integrar en plantel de Instructores de Vuelo en el Grupo Aéreo N° 51 de la Base Aérea Las Palmas, durante 1991-1992. En 1993, fue designado al Grupo Aéreo N° 11 de Talara, calificándose como Piloto del avión SU-22.

Obtuvo el Primer Puesto como Oficial de Prevención de Accidentes en dicho curso. Ejerció el referido cargo en la Bases Aéreas

de Piura y Talara. En los diez años de servicio ininterrumpido en la FAP, cumplió diversas e importantes cargos y misiones, con notable entusiasmo y dinamismo.

En su matrimonio con Melisa Arana tuvo un hijo: Enrique. Sus compañeros lo bautizaron con el apelativo de “El Poeta” por su habilidad para hacer versos sobre el quehacer institucional y la vida militar.

Durante las acciones militares del Cenepa, el Mayor FAP Enrique Caballero fue encargado de dar apoyo aéreo directo al desplazamiento de las tropas peruanas, en la misión de expulsar a los invasores ecuatorianos de Cueva de los Tayos, Base Sur y Tiwinza.

El 10 de febrero, cumpliendo una misión asignada, piloteando un avión Sukhoi, su nave es impactada por un misil antiaéreo. Su misión heroica es recordada como uno de los actos más relevantes en defensa de nuestro territorio patrio.

Por su acción distinguida en combate, defendiendo nuestra integridad y soberanía nacionales, el Mayor Caballero fue ascendido al grado de Comandante FAP.

Mayor FAP Percy Phillips Cuba

Nació el 31 de julio de 1962, en Lima. Destacó por su inquietud y dedicación al estudio en el colegio “San Agustín.

El 6 de marzo de 1982 ingresó a la Escuela de Oficiales de la FAP, en la especialidad de Armas, Comando y Combate. Egresó como Piloto en 1987, integrando la promoción MAG FAP Elías Mendoza Yumbled”.

Fue designado al Grupo Aéreo N° 7, con sede en la ciudad de Piura, donde demuestra su destreza como piloto operativo del avión A-37.

Dos años después fue nombrado al Grupo Aéreo N° 8, calificándose como piloto del avión Antonov AN-32, con el grado de Teniente. Al ser designado piloto del Grupo Aéreo N° 9, se integra a la familia camberrista.

En su matrimonio con Verónica Wilcox Guzmán tuvo un hijo: Chrístiam.

Su indicativo de vuelo fue “Pirata”. Su carácter alegre y gran sentido del humor le ganaron el aprecio de sus amigos y compañeros de armas, quienes lo llamaban familiarmente “Pochito”.

En 1995, producido el conflicto con el Ecuador, la Gran Unidad de Combate a la que pertenecía recibió la orden de movilizar sus poderosos bombardeos al Cenepa.

En la madrugada del 6 de febrero, a las 05.30 horas, el Capitán Phillips, junto con el Capitán Alegre, enrumbaron hacia los objetivos señalados, con la misión de batir a las fuerzas ecuatorianas infiltradas en los puestos de Base Sur y Tiwinza.

En cumplimiento de la misión encomendada, se inmoló junto con el Capitán Alegre, ofrendando así su valiosa vida en defensa del Perú. Por acción distinguida en combate, en defensa de la sagrada integridad y soberanía del territorio nacional, fue ascendido póstumamente al grado de Mayor FAP.

Mayor FAP Miguel Alegre Rodríguez

Nació en Lima el 17 de marzo de 1962. Fue el segundo de cuatro hermanos. Sus estudios primarios y secundarios los realizó en la Gran Unidad Escolar Bartolomé Herrera, de San Miguel.

El 7 de marzo de 1981, cumpliendo su vocación, ingresó a la Escuela de Oficiales de la FAP, en la Especialidad de Administración General. Egresó el año 1984, entre los primeros alumnos de la Especialidad de Abastecimientos, como integrante de la promoción “Capitán FAP Jorge Sifneides Pedemonte”.

Más conocido por sus compañeros como “Caramelo”, fue nombrado al Grupo Aéreo N° 9, donde se graduó como navegante, con el apelativo de combate “Revólver”. Era una persona carismática y deportista, de cordial trato, amable y de gran calidad humana, que durante nueve años se identificó con la familia camberrista.

Como navegante se destacó en la actividad aerofotográfica. Se dedicó muchas horas a la recopilación de imágenes de las Líneas de Nazca. Por cuya labor especial y otras obras de bien social obtuvo diversos premios como reconocimiento a sus excelentes cualidades.

Producida la invasión ecuatoriana en el lado Oriental de la Cordillera del Cóndor, la escuadrilla del Capitán Alegre fue puesta en alerta, lista para entrar en acción inmediata. La madrugada del 6 de febrero, a horas 05.30, fue comisionado, junto con el Capitán Phillips a integrar la escuadrilla de Camberras destinada a bombardear las posiciones enemigas en el Alto Cenepa. En dichas circunstancias, su nave fue alcanzada por fuego antiaéreo, ocasionó su inmolación en defensa de la integridad y honor de la Patria.

Capitán FAP Raúl Vera Collahuazo

Fue más conocido por su indicativo de combate “Sombra”. Oficial a carta cabal. Serio, muy respetuoso y muy responsable en sus labores, características a las que sumaba su singular intrepidez y valentía, propias de los pilotos de la Fuerza Aérea del Perú.

Nació el 14 de abril de 1970 en Castilla-Piura. Fue, como hijo mayor, un ejemplo y guía permanente para sus hermanos y sus familiares en general. Deparó muchas satisfacciones y expresiones de afecto a sus padres: Víctor y Luz Estela.

En 1987, ingresó a la Escuela de Oficiales de la FAP, y egreso de esta Institución el año 1991, con muy buenas calificaciones, como miembro de la promoción “Mayor FAP Armando Mateo Antezana Otoyá”, en la especialidad de Piloto de Helicóptero.

Nombrado al Grupo Aéreo N° 3, donde se hizo conocido por la firmeza de sus decisiones, no obstante su juventud. Su lema, como buen militar, fue “cumplir el deber por encima de cualquier circunstancia adversa”.

Designado Copiloto de los MI-25 en las acciones bélicas de la frontera Norte, se alistó muy presto con gran fe en la causa de defender la soberanía del Perú. No le importaron las asechanzas del enemigo, únicamente pensaba en desalojar a las tropas invasoras de nuestro territorio.

Participó en el combate junto a sus valientes compañeros tripulantes, el Coronel Schenone y el Técnico Díaz, inmolándose junto a ellos el 7 de febrero de 1995.

Por su destacada acción en combate defendiendo la integridad de nuestro territorio fue ascendido póstumamente al grado de Capitán FAP.

Técnico 3ª FAP Erick Gilberto Díaz Cabrel

Nació en la ciudad de Chancay (Lima) el 2 de febrero de 1965. Ingreso a la Escuela de Suboficiales FAP, donde demostró grandes deseos de progreso y superación. Egresó como Mecánico de Mantenimiento de Helicópteros.

Siempre se le recuerda por el alto grado de profesionalismo, responsabilidad y ética. Sus compañeros de trabajo del Grupo Aéreo N° 3 ponderaban su calidad de hombre trabajador y empeñoso, dispuesto a colaborar con todos.

Se casó con Flor Evelyn Medina, con quien tuvo dos hijas: Raisa Pamela y Támara Isabel, padre y esposo ejemplar. También fue un hijo muy querido, que prodigó gran afecto a su familia.

Por sus singulares cualidades fue designado a integrar la tripulación de los helicópteros de combate desde los primeros momentos en que se iniciaron los operativos militares de guerra en la Frontera Norte. Como mecánico de “Los Tigres Voladores”, fue comisionado, junto con el Comandante Schenone y el Teniente Vera, a integrar la tripulación de uno de los MI-25.

Con el valor y patriotismo que lo caracterizaban ofrendó su vida combatiendo el día 7 de febrero de 1995. Se sumó así a la nómina de héroes que defendieron la integridad y el honor de la Patria hasta el sacrificio.

Estos siete héroes siguiendo el legado del Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales Gran General del Aire, que dejó establecido: “El aviador peruano llegado el momento debe ir hasta el sacrificio”. Entregaron sus jóvenes vidas en el Alto Cenepa, de la misma manera perdieron sus vidas: Luis García Rojas, Augusto Gutierrez Mendoza, William Guzmán Espinoza, Néstor Escudero Otero, Marco Jara Schenone, tripulación del Helicóptero MI-8T de nuestro Ejército, que fue derribado por un misil, el día 29 de febrero de 1995.

La tradicional y ejemplar valentía de las tripulaciones peruanas es definitivamente disuasiva

GENERAL DEL AIRE

RODOLFO GARCÍA ESQUERRE

Nació el 16 de enero de 1961 en Lambayeque-Chiclayo, Perú. Estudió en el Colegio Manuel Pardo de Chiclayo, al finalizar sus estudios ingresó a la Fuerza Aérea el 10 de marzo de 1978, graduándose de la Escuela de Oficiales como Alférez a partir del 01 de enero de 1982.

Es calificado en Armas Comando y Combate como Piloto de Caza, ha realizado los Cursos Táctico, Comando y Estado Mayor, Alto Mando, Defensoría del Pueblo y Derechos Humanos, Didáctica en la Educación Superior en la Escuela Superior de Guerra Aérea, Instructor Académico y Prevención de Accidentes en la Escuela de Capacitación y Perfeccionamiento, Curso de Administración de Pequeñas y Medianas Empresas en el Instituto Peruano de Administración de Empresas (IPAE), Oficial de Estado Mayor Aéreo y Maestría en Gerencia en el Empleo del Poder Aéreo en la Escuela Superior de Guerra Aérea de Venezuela, tiene una Maestría en Administración realizado en la Universidad Nacional Federico Villareal, Programa de Liderazgo en la UPC, XIV Curso de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis en la Marina de Guerra del Perú, Políticas Nacionales y Rol del Estado CAEN, Security and Defense Seminar y Strategy and Defense Policy en la National Defense University, Programa de Alta Dirección y Liderazgo y Excelencia Directiva en la Universidad de Piura, International Business Program Thinking Globally: Management in a Changing world en la IESE Business School New York.

Como oficial subalterno y superior, durante su servicio laboró en diferentes unidades, como el Grupo Aéreo N°4, Grupo Aéreo N°6, Grupo Aéreo N° 7, Grupo Aéreo N° 51, Secretaría General, Dirección General de Personal, Dirección de Inteligencia, Comando de Operaciones e Inspectoría General. Asimismo, ejerció el cargo de Secretario General Adjunto, Comandante del Servicio de Abastecimiento Técnico, Secretario General, Director de la Escuela de Oficiales, Agregado de Defensa Adjunto y Aéreo a la embajada del Perú en los EEUU, Segundo Comandante del Comando de Operaciones, Director General de Personal y actualmente ejerce el cargo de Inspector General; asimismo, ha sido catedrático del Curso Táctico y Curso Comando y Estado Mayor de la Escuela Superior de guerra Aérea, ha dado cátedra de Trabajo Aplicativo Evaluado-componente Aéreo, Planeamiento Operacional en la Escuela Superior de Guerra de las Fuerzas Armadas.

El 01 de enero del 2009 el gobierno le confiere el ascenso al grado de Mayor General ocupando el cargo de Secretario General, Director de la Escuela de Oficiales, Agregado de Defensa y Aéreo a la Embajada del Perú en los Estados Unidos de América y Segundo Comandante de Operaciones.

En enero del 2015 el gobierno le confiere el grado de Teniente General y es nombrado como Director General de Personal y fue Inspector General de la Fuerza Aérea.

A partir del 02 de noviembre del 2018 ostenta el cargo de Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú.

Es portador de las Condecoraciones Orden Capitán Quiñones en el grado de Gran Oficial y Gran Cruz, Cruz peruana al Mérito Ae-

ronáutico en el grado de Gran Cruz, Gran Oficial, Comendador, Oficial y Caballero y la Medalla al Mérito MAG FAP Armando Revoredo Iglesias, en el Grado de Gran Cruz, Gran Oficial Especial y es Calificado como Defensor de la Patria.

**Discurso del General del Aire Rodolfo García Esquerre,
al asumir el Cargo de Comandante General de la FAP en la
Base Aérea de Las Palmas, el 2 de Noviembre de 2018**

Sean mis primeras palabras para agradecer a Dios por la oportunidad que me brinda al estar hoy aquí presente en este día tan especial al lado de nuestras autoridades, de mis compañeros de armas, de mi familia y amigos.

Debo también agradecer a usted Señor Ministro de Defensa y por su intermedio al Señor Presidente de la República y Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas por haberme confiado este alto honor y enorme responsabilidad como es la de asumir la Comandancia General de la Fuerza Aérea del Perú.

Agradezco de manera muy especial la presencia de todos ustedes, en particular de nuestros ex Comandantes Generales, de nuestros oficiales generales, superiores y subalternos que sirvieron con honor a la patria vistiendo nuestro querido uniforme azul.

Agradezco también a nuestros profesores e instructores, aprecio la participación de nuestro personal militar y civil en actividad, gracias a todos ustedes por estar hoy en esta, nuestra casa, la casa de Quiñones, eso representa una motivación muy grande y genera en mí un compromiso aun mayor, ya que asumir un cargo de esta naturaleza

implica un enorme reto y por lo tanto una gran responsabilidad y la oportunidad de continuar al servicio de nuestro amado Perú.

En ese sentido, asumo la Comandancia General de la Fuerza Aérea del Perú con la firme convicción que lo más importante es orientar todo nuestro esfuerzo hacia el cumplimiento de la misión.

Sin embargo, debemos tomar en cuenta que la misión la cumplen las personas, por lo tanto haremos todo lo necesario para que nuestro personal militar y civil sea formado, capacitado y perfeccionado adecuadamente, y haremos todo lo necesario para que nuestro personal militar y civil trabaje en un ambiente adecuado, sano y amigable, pero al mismo tiempo disciplinado, de manera de generar una actitud proactiva, fomentando la iniciativa e innovación en la búsqueda constante de orientar nuestro esfuerzo y sacrificio al cumplimiento de la misión institucional.

Soy testigo del gran esfuerzo desplegado por mis antecesores, de una manera muy especial de nuestro Comandante General saliente, y de nuestro Jefe del Estado Mayor General saliente, a ellos.... los he visto muy de cerca trabajando juntos con entusiasmo y energía por el fortalecimiento de nuestra institución, por la generación de las capacidades fundamentales, su liderazgo y ejemplo, será una guía permanente en nuestras decisiones orientadas hacia las prioritarias institucionales.

¡Muchas gracias mi General Ramírez! ¡ Muchas gracias mi General Portocarrero!

Agradezco también a la señora Patricia Avalos de Ramírez, quien en su condición de esposa del señor Comandante General, presidió la Asociación Virgen de Loreto, de igual manera a su vicepresidenta

la señora Silvana Vidaurre de Portocarrero, esta Asociación bajo su lema “vivir para servir”, y bajo el liderazgo de ambas ha realizado una serie de actividades de acción social y de apoyo al bienestar de nuestro personal y de sus familiares más necesitados, especialmente en el área de salud.. ¡Gracias Patty! ¡Gracias Silvana!

Al asumir la Comandancia General de la Fuerza Aérea del Perú, exhorto a nuestro personal a trabajar intensamente para recuperar, mantener y renovar nuestros sistemas de armas y equipamiento militar con la finalidad de ponerlos al servicio del país.

Necesitamos una Fuerza Aérea con capacidad de respuesta inmediata y efectiva, llevando a cabo operaciones aéreas, de defensa aérea, así como operaciones especiales y de ciber-defensa, las cuales estarán siempre orientadas para atender la demandas del Estado, es decir para atender las necesidades de nuestra sociedad a lo largo y ancho de nuestra costa, sierra y selva.

Todo el personal militar y civil FAP tenemos la obligación de comprometernos con la política nacional de modernización de la gestión pública y orientar nuestro sistema de Inspectoría y Control Interno para que los procesos de gestión se desarrollen de la mejor manera, con transparencia y profesionalismo, haciendo del control una herramienta de ayuda a la gestión.

Voy a ser muy exigente con nuestros Oficiales Generales, necesitamos generales que sean verdaderos líderes en la institución, necesitamos generales que sean capaces de guiar a su personal sobre la base del ejemplo.

Necesitamos generales que administren los recursos humanos, materiales, económicos y el recurso tiempo inclusive, con decencia y con

profesionalismo, comandando sus unidades para cumplir la misión, pero generando al mismo tiempo, un clima organizacional en el que nuestro personal se respete mutuamente y se desarrolle permanentemente con el entusiasmo que debemos tener en cada actividad que emprendamos.

De la misma forma, voy a ser muy exigente con los Comandantes de Unidad en todos los niveles de comando.

Necesitamos Comandantes de Unidad que den la cara, que hablen permanentemente con su personal, que los defiendan de modo que generen confianza.

Necesitamos Comandantes de Unidad que fomenten la disciplina y el trabajo, que sean exigentes consigo mismos y con su personal, que sean capaces de lograr que nuestro personal se identifique con las necesidades de nuestra sociedad, que tengan sensibilidad social, enfocados permanentemente en atender las demandas del Estado, cumpliendo nuestros roles estratégicos a cabalidad con los medios disponibles.

Asumo la Comandancia General, con el compromiso de dar continuidad a las anteriores gestiones, las que orientaron su esfuerzo sobre la base de los objetivos establecidos en el Plan Estratégico Institucional, esa es nuestra guía, tenemos claro lo que debemos hacer.

Asumo la Comandancia General de la Fuerza Aérea del Perú con la devoción y con el compromiso de actuar con transparencia y firmeza, orientando todo nuestro esfuerzo para tener una Fuerza Aérea disuasiva y en estado de alistamiento en condiciones de participar con éxito en las operaciones y acciones militares que el país lo requiera.

Asumo la Comandancia General con el firme propósito de lograr que nuestro personal se encuentre completamente identificado con la Política General del Gobierno al 2021.

En ese sentido, trabajaremos intensamente para fomentar la integridad y la lucha contra la corrupción.

Trabajaremos intensamente por el fortalecimiento de nuestra Fuerza Aérea, de modo que sea una institución que contribuya con la gobernabilidad del país.

Trabajaremos intensamente para apoyar el crecimiento económico de país, poniendo todas nuestras capacidades a su servicio.

Trabajaremos intensamente para apoyar la labor de los otros sectores del gobierno en la búsqueda del crecimiento económico, del desarrollo social y el bienestar de la población, así como de la descentralización efectiva para el desarrollo.

Asumo la Comandancia General con el firme propósito de lograr que nuestro personal se sienta satisfecho del trabajo que realiza día a día, y que se sienta comprometido con la institución, que cada uno de nosotros nos sintamos parte fundamental de ella y orgullosos de nuestro aporte a la seguridad y desarrollo de nuestro amado Perú.

Debemos trabajar para que la Fuerza Aérea sea cada vez más atractiva para nuestra juventud, que la vean como una posibilidad seria para hacer una carrera profesional o técnica donde encuentren las condiciones para el desarrollo personal y el logro de sus metas en una profesión eminentemente de servicio, en una profesión tan apasionante como la nuestra. Debemos ser mucho más agresivos y rigurosos en nuestros procesos de obtención de personal.

Permítanme agradecer de manera muy especial a mi adorada familia, a mi esposa Doylith, ella ha sido una permanente fuente de inspiración, su alegría, su optimismo, su empuje y sabiduría como esposa y madre han sido y son mi mejor regalo y motivación. Agradezco a mis hijos Doylith Carol, Christian, Rubí y Sebastián, a mi madre aquí presente, a mi padre en el cielo, el apoyo de ellos siempre ha sido fundamental, Dios me ha bendecido con ustedes y les expreso todo mi amor.

Un agradecimiento especial también a mis compañeros de promoción de mis tan queridos Colegios Juan XXIII y Manuel Pardo de Chiclayo, amigos de toda la vida con quienes compartimos experiencias de nuestra niñez y juventud, en colegios donde nos educaron sobre la base de valores morales, gracias por acompañarnos en este día tan especial.

De igual manera le doy las gracias a mis compañeros de promoción de la Escuela de Oficiales, con ellos hemos compartido la maravillosa experiencia de servir a nuestro país desde una institución tan digna y gloriosa como nuestra Fuerza Aérea del Perú.

Expreso también las gracias a mis compañeros del Programa de Alta Dirección de la Universidad de Piura, también presentes, en poco tiempo hemos formado una estupenda amistad que trasciende de lo meramente académico y social, gracias a todos ustedes.

Voy a repetir algo que he dicho al asumir el cargo en todas las unidades que he tenido el privilegio de comandar: deseo fervientemente y hare todo el esfuerzo necesario, para que nuestro personal militar y civil al despertar cada mañana se diga a sí mismo, ¡que bueno voy a mi trabajo!, voy a disfrutar de mi trabajo, voy a trabajar por mi país

y mi institución, a trabajar por lograr mis metas profesionales, y del mismo modo, al terminar su jornada diaria, se diga sí mismo...¡que bueno retorno a casa!, a disfrutar de la compañía de mis seres queridos en el seno del hogar. Esto.... tiene una importancia muy grande, porque solo así tendremos personal proactivo, plenamente identificado y comprometido con nuestra institución, generando con cada actividad, las capacidades necesarias para ponerlas al servicio de todos los peruanos.

Damas y caballeros aviadores es hora de seguir trabajando día y noche por nuestro país, que los valores con los que se fortaleció el espíritu de nuestro héroe José Quiñones los asumamos también nosotros. Trabajemos sobre la base de nuestros valores institucionales. Que la integridad personal, la excelencia profesional y la vocación de servicio sean nuestra mejor característica como miembros de nuestra querida Fuerza Aérea y como herederos de Quiñones.

Para terminar, señor Ministro de Defensa, reiterándole las gracias por su participación en esta ceremonia, me comprometo públicamente con usted en trabajar incansablemente al servicio de los intereses nacionales y del engrandecimiento de la Fuerza Aérea a la que me han dado el privilegio y alto honor de comandar.

Le ruego a Dios que con su infinita bondad bendiga a todo el personal de nuestra Fuerza Aérea, que nos mantenga unidos, que ilumine nuestra inteligencia y guie nuestras acciones.

¡ARRIBA....SIEMPRE ARRIBA!
¡VIVA LA FUERZA AEREA DEL PERU
¡VIVA EL PERU!
Muchas gracias

LOS SÍMBOLOS PATRIOS Y EL AMOR AL PERÚ

Quiero contarles una experiencia aleccionadora: Yo tenía once años cuando viajaba a caballo, con mi hermano, por un camino de herradura completamente solitario. A lo lejos, divisamos a un anciano, con una carga de retama muy grande sobre su espalda. Detuvimos los caballos, por temor a que estos se espantaran con tremendo bulto y observamos que el campesino, al pasar delante de una pequeña casa, en cuyo techo ondeaba una bandera peruana, puso su carga en el suelo, hizo una venia quitándose el sombrero para saludar a la Bandera, luego siguió su camino con su carga a cuestas.

Nadie lo vio y nosotros, a la distancia, recibimos una hermosa lección de civismo.

Hoy, como ese día, dejemos nuestra carga por un momento y sin que sea una ceremonia oficial, ni un día especial en el calendario de actividades patrióticas, démonos este gusto.

Tengamos el placer de saludar, de meditar y de hablar sobre algo que está latente: Algo que sentimos al cantar nuestro Himno...”el más hermoso de todos”... contemplando nuestra Bandera... “la más hermosa de todas”...como en los tiempos del colegio, cuando admirando el Escudo, bordado con hilos de oro, con su esbelta vicuña, el árbol de la quina y todas esas monedas doradas, brillantes, saliendo en abundancia de aquel insólito estuche, con la mano en el pecho, soñábamos con entregar la vida, por esta patria que nos vio nacer.

Revivamos los inefables sentimientos que nos impulsan a ser cada día mejores.

Ahora, después de haber logrado nuestras metas, cada uno con nuestra historia de sueños, de sacrificio, de trabajos, de éxitos, recogiendo nuestra ternura infantil y con la calma de la edad madura, disfrutemos de este momento de emoción patriótica.

Los pueblos del mundo se identifican con una bandera, que por su significado merece discursos, poemas y canciones, ya que esos colores representan a los habitantes de una nación. En nuestro caso, el rojo y el blanco: Rojo, amor intenso y blanco, Paz. Es decir, la síntesis de la búsqueda de estos ideales, durante toda nuestra historia.

Pensar que en el planeta tierra, al sur de la línea ecuatorial, la única cultura fue la incaica. Todas las demás surgieron en el hemisferio norte y, según los últimos descubrimientos arqueológicos, realizados por la Doctora Shady, la única cultura importante fue la Inca.

Ha quedado demostrado, con las pruebas de Carbono 14, que la primera ciudad del continente americano se organizó en Caral hace 6,000 años. Se puede decir que allí nació el Perú y fue evolucionando, creciendo y enriqueciendo sus conocimientos con los descubrimientos y aportes de las diferentes e importantes culturas, tales como Chavín, Moche, Nazca, Huari, Mochica, Tiahuanaco hasta culminar con la formación y la organización del gran Estado llamado **Tawantinsuyo**, con su capital el Cusco, cuyo territorio abarcaba desde Pasto, al sur de Colombia, hasta el río Maule al sur de Santiago de Chile y Tucumán al norte Argentino. Todo Ecuador y Bolivia formaban parte del Imperio de los Incas.

Después de la invasión Española se formó el Virreinato del Perú, que abarcaba casi toda Sud América, y su capital pasó a ser Lima.

Manco Inca luchó contra los invasores. Heroica resistencia. Cientos de sublevaciones contra los españoles y la nueva casta de los encomenderos.

En el Cusco, desde 1770, José Gabriel Condorcanki Túpac Amaru II, empezó a preparar un movimiento para Declarar La Independencia de su Reino, El Perú, el cual abarcaba los territorios del Virreinato. Túpac Amaru II, en su famoso Bando declaraba la libertad de los esclavos. Hablaba de Libertad, Igualdad, Fraternidad, antes de la Revolución Francesa y de la Independencia de Estados Unidos.

Desgraciadamente, este heroico movimiento, terminó en tragedia y los colonizadores reforzaron su crueldad. Tiempo de luchas, de heroísmo, de fe en la liberación. La Revolución del Cusco 1814, Mateo Pumacahua, Melgar, los hermanos Angulo.

Con la independencia de la Gran Colombia, de Argentina y de Chile, solo quedaba el Virreinato del Perú, y había que consolidar la independencia de nuestra América. Así lo entendieron Faustino Sánchez Carrión, San Martín, Bolívar.

Después de tres siglos de oprobio, por fin el 28 de julio de 1821, la flamante República del Perú logró su independencia política. Entonces nació nuestra bandera roja y blanca, símbolo de una historia de más de seis mil años y Tupac Amaru sigue siendo un símbolo de nuestra patria....y las palabras de Romualdo...seguirán repitiéndose con fuerza***¡Y no podran matarlo!***

¡Cuánto tenemos que agradecer a los que solo hace cientos de años, domesticaron las plantas y los animales, a los que construyeron obras de ingeniería y arquitectura, que hasta ahora son tan útiles y cuánto tenemos que admirar a esas generaciones que con su ejem-

plo, nos legaron esa cualidad creativa que distingue a los peruanos!. En los monumentos históricos, Preincaicos, Incaicos, Coloniales y Republicanos están grabados los nombres de las familias que con su dedicación y esfuerzo nos dejaron esta herencia y cada vez que saludamos o rendimos honores a nuestra bandera pensemos en esa historia.

Quién no ha besado su Bandera, cuando alguna vez le felicitaron por ser un buen peruano. Quién no ha derramado una lágrima al escuchar nuestro Himno, estando en otro país. Qué madre, cuando tuvo que estar lejos de su patria no puso en fila a sus pequeños para hacerles cantar, entre lágrimas, nuestro Himno. Quién no ha sentido la alegría que transmitimos al bailar un Vals, una Marinera, un Wayno, dejando maravillados a todos por la riqueza de nuestro folklore. El orgullo que sentimos al escuchar a nuestro gran tenor Juan Diego Flórez. Quién no ha vibrado de emoción por un mate de nuestras campeonas de Vóley, un gol o al ver a nuestros deportistas desfilan con nuestra bandera. Quién no ha sido recibido en otros países con aclamaciones de admiración por nuestra riqueza arqueológica, Machu Picchu, las Líneas de Nazca, Chan Chan, el Qapaq Ñan, en fin, emocionante nombrar a cada uno, infinidad de símbolos de la creatividad de nuestros pueblos.

Por algo esa legendaria expresión “Vale un Perú”.

Y pensar que los habitantes del antiguo Perú, llamados equivocadamente “Indios”, construyeron todas esas maravillas y nos legaron toda esa belleza. Y lo más valioso: Nos legaron su filosofía, evidente en su idioma, en su saludo, en su actitud de reverencia ante sus Apus. Nos legaron el sentido de responsabilidad, la sobriedad de sus costumbres. Nos legaron lo más grandioso, el respeto por la Mama Pacha. A esa madre a la que cuidaron con esmero como si presin-

tieran el peligro del calentamiento de la tierra y la disminución de la capa de Ozono. Nos legaron un mensaje que contribuye a que los habitantes del Planeta Tierra tomemos conciencia de semejante peligro. Tanto meditar, hilar y cavilar, buscando las palabras precisas para este momento, llegué a la conclusión de que el tema de los “Símbolos patrios y el amor al Perú” es el más hermoso, y a la vez el más difícil de expresar en toda su dimensión, porque a medida que damos rienda suelta a nuestras emociones y empiezan a desfilar en nuestra mente escritores, artistas, pensadores, poetas, personalidades a quienes admiramos y héroes, cuya actitud nos estremece. Quisiéramos la calidez y el coraje para situarlos en el universo de nuestros símbolos, porque ellos son nuestra historia.

Los que vencieron en Junín y Ayacucho. Los que dieron su vida el Dos de Mayo de 1866 para expulsar definitivamente a los colonizadores. Los peruanos que en 1879, tuvieron que rechazar la insólita invasión chilena. Invasión promovida por Inglaterra para apoderarse del Salitre, del Guano y del Cobre del Perú y de Bolivia. Esa guerra en la que perdimos todos. Los chilenos perdieron la Patagonia, perdieron la dignidad y perdieron la fraternidad que nos unía, esos lazos de Repúblicas hermanas que en momentos cruciales, como el bombardeo al Puerto de Valparaíso por la “Invencible” Armada española, el Perú estuvo allí, luchamos juntos chilenos, ecuatorianos y peruanos para vencer el 2 de mayo de 1866, donde murió el Ministro de Guerra José Gálvez. Y solo pasaron trece años y los chilenos iniciaron la invasión.

Nuestro Caballero de Los Mares el Almirante Miguel Grau, tuvo en Jaque a la escuadra chilena por más de seis meses. Angamos toca las fibras más sutiles de nuestro ser. Tarapacá es el símbolo del coraje, de la valentía. Es el símbolo de lo que es capaz un pueblo por amor a su patria.

Pensemos en los colores de nuestra bandera: Amor y Paz. Jamás en nuestra historia traicionamos a un país hermano. Jamás iniciamos una guerra. Jamás se nos ocurrió invadir a otro país.

Felizmente en este siglo nuevamente nuestros pueblos son hermanos, los países de América del Sur estamos unidos y en paz.

El Perú, 6,000 años después sigue evolucionando con fe en los peruanos y con la esperanza de contar con un pueblo educado, culto y bien informado, el 28 de julio festejaremos los 193 años de nuestra independencia

Imposible disertar sobre los Símbolos de la Patria y el amor al Perú sin referirnos a Grau, a Bolognesi, a Cáceres, a Leoncio Prado, a Alfonso Ugarte, a Mariano Santos, a Jose Abelardo Quiñones, símbolos de la defensa de nuestra patria, quienes prefirieron entregar conscientemente sus vidas por la dignidad del Perú, para dejar con su gesto una enseñanza y un ejemplo.

Club Regatas Lima. 16 de Julio de 2014.

HOMENAJE A LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ EN EL 74º ANIVERSARIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MILITARES DEL PERÚ

La Fuerza Aérea del Perú, nació con el sencillo nombre de “Cuerpo de Aviación del Perú”; para luego llamarse “Cuerpo Aeronáutico del Perú”, que ahora luce con incontables méritos y orgullo bien ganado, la calificación de “Gloriosa Fuerza Aérea del Perú”.

Rendir homenaje a la Fuerza Aérea del Perú es reconocer el sacrificio, la mística, el amor a la patria, de todos los hombres y mujeres, que conforman la familia aeronáutica. Digna heredera de los Próceres de la Independencia, de los mártires y héroes del Ejército, la Marina y la Policía Nacional. Es recordar los extraordinarios méritos de los pioneros de la aviación mundial: peruanos, que con ingenio, creatividad y valor, nos otorgaron el honor de estar entre los primeros. En 1761, cuando todavía parecía un sueño desafiar la ley de la gravedad, el peruano Santiago de Cárdenas, escribe el libro *Nuevo sistema de navegar por los aires sacado de las observaciones de la naturaleza volátil* y lo dedica a “Su amada patria el Perú”. Él “no ha lugar” del Virrey Amat, impide la realización de este visionario proyecto.

Después de un siglo y medio, los hechos le dan la razón y le conceden la inmortalidad. “La historia de la humanidad es la historia del hombre en su búsqueda incansable... como un primer paso, en este lado de América, cuando aún la etapa era de ilusión y de sueños: Fue

nuestro compatriota Santiago de Cárdenas el heraldo en la génesis de la aeronáutica americana...pues postuló las bases primigenias del arte de volar”.

Nuestros precursores

Pedro Ruiz Gallo, héroe nacional del Perú, publica en 1878 su libro *Estudios sobre globos aerostáticos* e inventa el “Ornitóptero” propulsado por un motor que no necesitaba combustible y podía transportar hasta 20 personas, volando 60 millas por hora.

Pedro Paulette, precursor peruano de las naves con propulsión a chorro, hoy reconocido como “El precursor de la era espacial”, diseña una nave espacial y el primer motor a reacción.

No habían pasado 7 años que los hermanos Wright realizaran el primer vuelo en 1903, cuando el insigne peruano Ingeniero Jorge Chávez, fue el primero en el mundo en sobrevolar los Alpes.

El General cusqueño Pedro Muñiz Sevilla organizó la “Liga peruana de aviación” y logró que en 1911, viniera el piloto peruano Juan Bielovucic, que en ese momento, asombraba al mundo con sus proezas y voló, sobre la ciudad de Lima, ante la admiración de todos los que lo vieron. El General Muñiz, en su discurso de bienvenida dijo estas memorables palabras, que no pierden vigencia:

“Ningún pueblo de los que nos rodean, puede enorgullecerse de haber hecho, en este campo de acción – el más bello para la actividad humana- nada de lo que los peruanos han hecho”.

“Este es nuestro privilegio, nuestra primacía, y jamás debemos consentir en perderlos”.

“Estamos pues obligados, por nuestra historia, por nuestro prestigio y

por nuestra grandeza moral, a colocar en el primer rango, entre todas nuestras aspiraciones, la del dominio, definitivo de los aires”.

Con esta arenga, el General Muñiz inflamó, aún más, el entusiasmo de nuestro pueblo, para lograr, con su apoyo, la fundación de la primera Escuela Nacional de Aviación de América.

Juan Bielovucic, que había hecho un juramento, ante la caída de Chávez, no cesó en su empeño de conseguir un avión que resistiera, no solo grandes alturas, sino también, que volara entre montañas y en medio de gran turbulencia. En 1913, repitió la hazaña de Jorge Chávez en los Alpes. Dos peruanos se atrevieron a realizar lo que nadie en el mundo se había atrevido hasta entonces. El General Zlatar, anota en la biografía de este extraordinario aviador que después de cruzar los Alpes, al bajar de su aeroplano, se dirigió al monumento de Jorge Chávez y ante una inmensa multitud, leyó en voz alta la inscripción esculpida en granito: “Gloria a ti Chávez”.

También dice que el escritor italiano, Mario Cobiancci escribió en una importante revista: *“Solo un hombre desafió aquel dominio de las águilas, uno, cuyo nombre está rodeado de magia y poesía: Chávez. Bielovucic vive ahora esa aventura, que no por ser realizada por segunda vez, entusiasmo menos que la primera”.*

Nosotros, aquí en el Perú, podríamos decir lo mismo de Alejandro Velazco Astete, cuando cruzó los Andes y de Armando Reboledo, cuando, por primera vez, unió los pueblos de América del Sur.

Siglo XX el nuevo desafío

El siglo XX fue, sin duda, “El siglo de la aeronáutica”, y el Perú estuvo entre los primeros. Cientos de intrépidos hombres, en todo el mundo, ofrendaron su vida en la realización de este sueño. Pilotos, inge-

nieros y científicos, valerosos jóvenes se arriesgaron a experimentar en los nuevos aviones y a estudiar en pleno vuelo, sus características, hasta lograr los conocimientos de los que hoy disfrutamos.

Pilotos peruanos, desafiando la agreste geografía de nuestro territorio, volaron en frágiles aeronaves, uniendo pueblos, abriendo nuevas rutas, participando en el vertiginoso desarrollo de la aviación mundial. Audaces pilotos se trasladaban de Lima a Iquitos y a diferentes pueblos de la Amazonia, en pequeños aviones monomotores. Los conocedores de esa zona y de sus especiales condiciones meteorológicas, podemos dar fe, de que aquello era una verdadera proeza.

En 1929, el Coronel FAP Cesar Álvarez Guerra es nombrado instructor de vuelos en la Escuela de Aviación Jorge Chávez y en 1940 organiza el primer grupo de paracaidistas. El Perú es el primero en Sudamérica en el lanzamiento conjunto de paracaidistas, hecho que merece elogios en todo el continente. José Abelardo Quiñones, participa en esta impecable prueba de coordinación y audacia.

La Fuerza Aérea del Perú, surge de la fusión de la naciente Aviación de la Marina de Guerra, del Ejército y de aviadores civiles. Los pilotos fundadores de esta nueva arma, demuestran, en los conflictos con Colombia y Ecuador, la monumental importancia de la aviación al servicio de la patria.

La defensa de nuestro territorio y el desarrollo nacional son ideales con los que nace la Fuerza Aérea del Perú. Recordemos la asombrosa acción del Alférez Francisco Secada en Leticia, en 1933: al enfrentarse en feroz combate a tres aviones piloteados por veteranos de guerra, mercenarios alemanes, logrando derribar a uno de ellos. El indescriptible heroísmo de Quiñones en “Quebrada Seca”, cuando en pleno desalajo de las tropas invasoras, su avión fue alcanzado por una batería antiaérea y pudiendo salvarse en su paracaídas,

maniobró su avión envuelto en llamas y se lanzó contra las ametralladoras, logrando destruirlas. Inmolándose en ese instante. Estremeciendo al mundo con su inaudito valor.

Nuestro día, el día de la Fuerza Aérea del Perú se celebra en la fecha en que ese joven piloto, dueño de una brillante trayectoria profesional, lleno de vida, de sueños, de alegría, de ideales, el Capitán FAP José Quiñones, de 27 años, enrumbó a la inmortalidad el 23 de julio de 1941. Su juventud representa a esta nueva institución que surge con el ideal de ver a nuestra patria, libre y soberana, unida y floreciente.

Por la soberanía y el desarrollo de aviones y helicópteros. Las tripulaciones de helicópteros y aviones, al adquirir experiencia operativa y logística en el apoyo a la exploración petrolera, a la construcción del oleoducto, a la carta nacional, a las operaciones de rescate y a muchas otras, pudieron actuar con eficiencia, en las acciones de defensa nacional.

En la Cordillera del Cóndor, en 1981, la FAP hace una demostración, de lo que es capaz, una aviación moderna, altamente tecnificada y con hombres formados para vencer.

En su doble papel de defensa y de ataque, impidiendo toda acción del enemigo, las aeronaves fueron dueñas del espacio. Aquella vez, dadas las condiciones geográficas y meteorológicas de esa zona, los helicópteros tuvieron un rol preponderante. Por primera vez en América, participaron en un conflicto bélico.

Describir esas acciones y la mística que nos envolvió en ese momento, sería lo más preciado para mí; pero estamos aquí, para rendir homenaje a toda la Fuerza Aérea, en cada uno de sus estamentos y

especialidades, para hablar de sus cualidades, de sus realizaciones, de sus potencialidades y sobre todo, para recordar a los hombres que nos dieron honor y gloria. A los héroes reconocidos y también a los trabajadores silenciosos, a esos, que día a día, van forjando esta institución, oficiales que siguen poniendo al servicio de la colectividad sus conocimientos, su experiencia, su entusiasmo.

En el conflicto del Cenepa de 1995, dilectos miembros de nuestra institución, ofrendaron su vida, en la defensa de la soberanía Nacional. Siete héroes, cuyo recuerdo debemos honrar permanentemente: El Coronel Schenone, el Coronel Maldonado, el Comandante Caballero, el Mayor Phillips, el Mayor Alegre, el Capitán Vera, el Técnico Díaz. Ellos, con su heroísmo consiguieron la Paz.

La capacidad disuasiva de la Fuerza Aérea fue determinante y contribuyó al Tratado de Paz definitivo, entre Perú y Ecuador. No olvidar es necesario. Al rememorar la historia, vemos a todos aquellos hombres, que con su ejemplo, pusieron un hito en nuestras vidas, nos transmitieron valores, nos impulsaron a realizar proezas. Personajes admirables, que nos otorgaron esa chispa de pasión, tan necesaria, en cada uno de nuestros actos.

Si pudiéramos describir esas faenas inolvidables, si concentrados, en una especie de foro, pudiéramos contar hazañas, anécdotas, peripecias, encuentros cara a cara con la muerte y, también, triunfos: Triunfos contra el enemigo, triunfos contra los elementos naturales y por su puesto triunfos existenciales en esta permanente consolidación de los valores, en esta constante búsqueda de la verdad, veríamos nítidamente, con cuánto amor, entusiasmo y abnegación, se forjó la historia de la Aviación Peruana.

El arma de la educación

Al analizar la historia, llegamos a la conclusión de siempre: La *educación como instrumento de desarrollo, como objetivo y fin* de las realizaciones del hombre, del logro de sus metas; es decir, de su auténtica o verdadera libertad.

Estamos siendo testigos de las modernas tácticas de dominación, estamos viendo que las guerras actuales son de índole económica: se sojuzga a los pueblos invadiendo su economía, se esclaviza a sus habitantes con modernas tácticas: La globalización, el consumismo, la propaganda, la desinformación.

La falta de información nos convierte en sumisos consumidores, ante esta situación. Solamente nos queda el esclarecimiento, el análisis de la realidad, el ejercicio de la crítica constructiva, la educación.

Nuestras instituciones se denominan tutelares, entonces, la tarea será, hacer honor a ese título. Solo así ganaremos la guerra económica, alcanzaremos la soberanía de la cultura, que es la única soberanía que aporta a la humanidad, la única justa, la que vela por los intereses de los ciudadanos del mundo. Un país culto es un abanderado de la justicia, de la verdad y del cuidado del planeta.

Es muy importante entender, la enorme responsabilidad de nuestras Fuerzas Armadas de capacitar, entrenar y sobre todo, de educar, de culturizar a los que tiene en sus manos las armas. Porque un pueblo “educado, culto y bien informado es invencible”.

Gloria eterna a nuestra Fuerza Aérea que vive, trabaja y actúa siguiendo el ejemplo de entrega total al Perú, que nos legó Quiñones.

“EL CORAZÓN DEL HELICÓPTERO” ENVIÓ LA CARTA ADJUNTA

Mensaje al autor de este valioso documento que hace más de 20 años me enviara con la poética firma: “el corazón del helicóptero”.

Debo decirle que en este nuevo libro está su sitio. Pido a este “corazón del Helicóptero” que por favor, me diga su nombre. Necesito reconocer al autor para expresarle mi admiración y mi respeto y decirle, que él es un ejemplo de compañero de trabajo. No puede ser que quede en el anonimato y el olvido. No tanto por lo que a mí concierne, sino por lo que dice de la generosidad y benevolencia del autor. De su aguda observación y creatividad al hacer hablar al corazón de una máquina.

Hola: Soy el corazón del helicóptero, es decir, el motor y hoy voy a contarles solamente mis experiencias.

El Helicóptero me ha permitido conocer muchos lugares y gente, puesto que las características de mi cuerpo me permiten recorrer los lugares más recónditos de nuestro país; ah y lo más importante, he conocido muchos pilotos por no decir todos, porque de una u otra forma he permitido que todas las especialidades de la FAP puedan operarme; esto me pone un poco nostálgico, porque algunos ya no lo hacen, por no encontrarse con nosotros y otros porque cumplieron su tiempo. Traigo el tiempo a mi memoria y veo lo frágil que fui cuando era un Hiller y hoy gracias al avance tecnológico me he hecho

fuerte y poderoso, pues ahora también soy el corazón de un helicóptero de combate y esto me permite resolver muchas situaciones difíciles; sigo recordando y veo un muchachito intrépido y entusiasta del grado de Alférez, yo aún era joven y sin futuro por la poca potencia que le daba a mi aeronave éste la explotaba al máximo, en la costa, en la selva y tanto era su entusiasmo, que cuando quería hacerlo en la sierra, me mandaba por tren y me volaba pese a la poca experiencia que teníamos en esas localidades, y que como saben todos ustedes, los terrenos de nuestro país son de topografía difícil, con condiciones climatológicas, que no existen en ninguna parte del mundo.

Este muchachito inquieto y de buen carácter, fue lográndose a través de su carrera en la FAP en la Unidad de Helicopteros de Transporte más poderosa de Sudamérica, cual es el Grupo Aéreo N°3, donde ocupó puestos de gran responsabilidad, hasta llegar a comandarlo; por su carácter amigüero, bonachón y campechano, hasta se ganó la amistad de un gran Presidente de nuestro país.

Cómo no recordarlo dando instrucción a los nuevos pilotos en el D'Onofrio, probando la destreza de los mismos en el puente de madera sobre el Rio Chillón o haciendo flexibilidad, correteando lechuzas, qué lindos tiempos; también pasamos momentos difíciles como cuando fue representante de la FAP en el TONO, su participación en Paquisha fue muy acertada, lo tuve muy cerca de mí, sentía su entusiasmo, sus ganas de volar, pero yo también entendí que más grande era su responsabilidad que su pasión por volar.

El hablar, en nuestra lengua nativa, le sirvió de mucho en esas operaciones, era gracioso escucharlo pero también era digno de admirarlo, cómo podía conducir las comunicaciones en esa forma, de tal manera que el enemigo nunca logró enterarse de lo que planeaban.

Felizmente, todo fue un éxito para nosotros, era la primera vez que interveníamos en un conflicto y salíamos victoriosos... Fueron sus palabras que “el piloto de helicóptero no es un piloto de combate sino un piloto que combate”. Sabias palabras porque hasta hoy en día se da dicha situación. Si hablamos de la situación que atraviesa en la actualidad nuestro país más de una vez lo he visto en la ZZEE conduciendo las operaciones con nosotros.

Hay tantas cosas por recordar, creo que haríamos otro anecdotario con todas las aventuras y peripecias que ha pasado, pero no podemos dejar de pasar por el ... “tienes un cigarrito?”.

Cada vez que conversaba con los pilotos jóvenes siempre les preguntaba “qué está volando?” A la respuesta de ellos, él siempre les decía que los iba a calificar en otro tipo de helicóptero de mayor performance pero antes les pedía un cigarrito, sé que hasta ahora lo hace con gente que se siente su amigo, porque esa es una forma que él tiene para darle confianza a sus subalternos... Sr. Winston, creo que usted se ha hecho famoso y millonario con este gran hombre. Digo gran hombre porque además de sus cualidades es la persona de nuestra especialidad, que ha ocupado el más alto grado dentro de la Institución y está demostrando a todas las generaciones venideras de pilotos de helicóptero, que eso solamente se puede lograr con perseverancia, esfuerzo en el trabajo, honradez y humildad, realmente me siento orgulloso de que este gran señor, muchas horas haya pasado conmigo.

Creo que podría contarles muchas cosas más pero el tiempo es nuestro enemigo, ya me conocen, soy el engraido de todos ustedes por eso siempre trátame con mucho cuidado, porque así también podré contar muchas experiencias más como las que he hecho de este gran personaje en la vida de los helicópteros en la FAP, creo

que no hay necesidad de mencionar su nombre porque todos lo conocemos, pero lo voy a hacer para que siempre quede grabado en nuestras mentes que el Teniente General FAP Mario Muñiz Ortega hizo mucho por nosotros y por la especialidad de helicóptero que ostentan todos ustedes.

Una y mil RPM para Ud. General, y para toda su familia.

Firmado *El del Helicóptero*

DISCURSO DE ORDEN DEL CORONEL FAP
JORGE LUIS DÁVILA CABREJOS EN EL ALA
AÉREA N° 3, EL DÍA DE LA FUERZA AÉREA
DEL PERÚ 23 JULIO 1993

En el conflicto con Ecuador en 1981, el entonces Capitán FAP Jorge Dávila Cabrejos, excelente piloto de helicóptero, fue el primero en aterrizar con un helicóptero MI-8 en Falso Paquisha, transportando tropas. Por su valentía fue condecorado. Con el grado de coronel fue Comandante del Glorioso Grupo Aéreo N°3. Doce años después pronunció el discurso que se adjunta, en el que demuestra su amor a la FAP y al Perú.

Considero excepcional privilegio el haber sido designado por el Comandante General del Ala Aérea N°3 para traer su palabra representativa ante tan distinguida concurrencia que engalana este recinto y ofrece, ante todo, un marco propicio de solemnidad para rendir ferviente homenaje nuestra gloriosa Fuerza Aérea del Perú en la fecha que se conmemora el 52 aniversario del sacrificio heroico del Capitán FAP José Abelardo Quiñonez Gonzales

Señores,

El culto a los héroes además de ser irrenunciable obligación cívica, contribuye a fortalecer las conciencias de los hombres consolidando el sentimiento de patria, vigorizando la fe en la historia y en el destino de la república.

Pero la historia no adquiere su máxima valía solo como motivo de rememoración. La historia es el lenguaje de los pueblos, y es que la historia del Perú, es una historia escrita con sangre, sudor y lágrimas

Así, rasgando el telón de la historia nacional y de nuestra querida aviación que indesmayable bate sus alas invictas: heroísmo e historia se hermanan para patentizar y vivificar por siempre, la inmolación del capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales, en un claro testimonio de patriotismo consiente que en un día como hoy le sonrió a la muerte, ejemplarizador, porque le canto a la gloria. Derribado: si, pero sobre el objetivo en quebrada seca. Muriendo pero venciendo. Su hazaña no ha muerto, ¡vive!, en ella fortalecen su espíritu los hombres de la fuerza aérea del Perú, conscientes todos de su proeza hoy sin parangón: señores: “quien vive por su patria siempre vive, ¡quien por su patria muere nunca muere!” Quiñones esta entre nosotros, y vivirá por siempre en la conciencia de nuestros pueblos.

A ti, capitán Quiñones Gonzáles, la gratitud de la nación porque te fuiste al peligro sin preguntar su dimensión. No te abrazaste de la gloria, ella te recogió en sus brazos para colocarte en el altar bendito de la patria, donde hoy te veneramos con respeto. Capitán Quiñones, capitán del desprendimiento y de la gloria, tu resolución fue por la victoria y la alcanzaste. Siendo coraje en el norte, haces que sea juramento seguirte en el sur, para encontrarte aquí con la misma voluntad del héroe que nació para morir venciendo.

En este día de celebración de la Fuerza Aérea, también queremos rendir un cálido homenaje ante cada uno de quienes lo dieron todo por su Fuerza Aérea y por la patria. Por ello año a año les traemos una oración de ínclito reconocimiento y de recuerdo porque sobre sus vidas se han construido las nuestras y sobre estas se construirán las venideras. Es entonces momen-

to más que propicio para exaltar nuestra profunda gratitud. A los compañeros de armas fallecidos: pioneros, mártires y héroes que con su vida sembraron la más fructífera simiente que hoy brota frondosa en la Fuerza Aérea del Perú para gloria de la patria.

En esta fecha gloriosa y bajo la advocación de nuestro héroe tutelar, no olvidemos que somos escuela de honor, de disciplina, de valor, de honestidad y de patriotismo, nuestra sagrada misión es servir a la patria en la paz y en la guerra. Por ello: nunca debe variar el rumbo de nuestra vocación autentica, ni por el desborde de las pasiones, ni por influencias extrañas.

Nuestras generaciones están formadas por hombres inmunes al temor y a los apremios, y tenemos plena conciencia que la vida no tendría ningún valor si caemos en la indignidad de una derrota o si somos blanco de las presiones que amenazan el orden constituido.

No olvidemos que somos depositarios de la fe de nuestro pueblo que confía en un espacio aéreo inviolable y soberano, que hemos jurado cumplir nuestro deber con vocación y sacrificio y que debemos hacer frente al reto de la historia, con valor, con diligencia y con entrega.

En esta oportunidad, reiteramos siguiendo los principios fundamentales de nuestra institución, su absoluta e incondicional vocación de servicio al país, con integridad, sacrificio y probada lealtad, solo así se cumple la misión, que es sagrada y por ser sagrada no se renuncia, no se negocia ni se transige, misión que es el honor de nuestros héroes y antepasados, es nuestro honor y el de nuestros hijos y que se resume en actuar por encima de los intereses personales o grupales que debilita la unidad, sustento básico de la peruanidad.

La Fuerza Aérea del Perú, a través de la Tercera Región Aérea ratifica su irrenunciable compromiso de servir al país apoyando su desarrollo en la acción cívica y en la hora que los supremos intereses de la nación lo requieran, acudiremos todos sus integrantes a las fronteras de nuestros aires con la misma voluntad, capacidad y resolución como lo hiciera en el norte el heroico Capitán FAP José Quiñones, cumpliendo el compromiso de ayer y mandato de hoy que llegado el momento el piloto debe ir hasta el sacrificio.

En este día jubilar un saludo especial a todo el personal de la Tercera Región Aérea, porque sabemos que están actuando dentro de un proceso lleno de alternativas, de opciones y de cambios; puedo decir sin temor a equivocarme que su extrema dedicación al trabajo y su constante espíritu de lucha es una respuesta positiva a la desesperanza que en estos momentos se está apoderando del Perú y de los peruanos que están siendo agobiados por una crisis económica, social, y moral traumática. Aquí hemos aprendido que es la hora de hacer confluir ideas y esfuerzos en el propósito de construir y garantizar una sólida institución para establecer un rumbo histórico que nutriéndose de las experiencias de un pasado aleccionador conjugue esos esfuerzos en la tarea superior de garantizar por siempre la soberanía e integridad de nuestro territorio.

Compañeros de armas:

Hoy día, como todos los años, en que renovamos nuestro juramento ante Dios y ante nuestra bandera, debemos tener siempre presente que es necesario que la nobleza, la dignidad, la templanza, la valentía, la honestidad, el respeto, la caballerosidad, la honradez y tantas otras cualidades propias del ser humano, sean consideradas no como entes esotéricos o adjetivos vacíos, sino como valores tangibles que

deben ser exaltados y vividos, sentidos y profesados por todos y cada uno de nosotros.

Asimismo tenemos que estar preparados, exigiéndonos, la observancia absoluta que del cumplimiento del deber depende no solo el honor de nuestra institución que es nuestro propio honor, sino también la grandeza y seguridad del Perú, así como la paz y la dignidad de cada uno de los peruanos.

¡Viva el Capitán Quiñones! ¡Viva la Fuerza Aérea del Perú!
¡Viva el Perú!
Muchas gracias.

HOMENAJE A LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ EN LA BENEMÉRITA SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA 19 DE JULIO DEL 2018

En virtud a la Ley N° 29160 del 18 de diciembre del 2007, nuestro Héroe el Capitán Quiñones ha sido reconocido con el grado honorífico de Gran General del Aire del Perú.

No podemos dejar de resaltar las grandes acciones de armas en que ha participado la FAP desde su creación el 20 de mayo de 1929, como la tercera institución armada, con el nombre de Cuerpo de Aviación del Perú, en rechazo a las agresiones de nuestros vecinos Colombia y Ecuador.

Nuestro homenaje a todos los valerosos peruanos civiles y militares que ofrendaron su vida en defensa de la Patria. Los referidos conflictos bélicos de nuestro país con Colombia y Ecuador tienen como origen remoto el conflicto generado por el General Simón Bolívar que pretendía arrebatar al Perú Tumbes, Jaén y Maynas y la margen derecha del río Putumayo para anexarlos a la “Gran Colombia”, de la cual formaban parte las hoy Repúblicas de Colombia, Ecuador y Venezuela. Con las dos primeras hemos tenido sendas guerras, donde ha participado valerosamente nuestra Fuerza Aérea desde su creación en 1929.

Es conveniente mencionar que el Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), cambió su nombre en 1936 por Cuerpo Aeronáutico del Perú y en 1950 por la actual denominación de Fuerza Aérea del Perú y ha tenido en esta evolución el apoyo de grandes visionarios como el General de División EP Oscar R. Benavides, Presidente Constitucional del Perú entre 1933 y 1939, quien implementó al CAP con el material aéreo necesario, que le permitió desempeñarse airoosamente en el conflicto armado con Ecuador en 1941.

Estoy seguro de que el General Benavides adquirió esa visión en 1911, durante su experiencia en el combate de “La Pedrera”, cuando ostentaba el grado de Teniente Coronel EP, donde al mando de su tropa logró restituir al Perú en compañía del personal de la cañonera “América” de nuestra Armada, la margen derecha del río Caquetá que había sido invadida por Colombia.

Sin embargo, a pesar de que la “Campaña de La Pedrera” fue todo un éxito militar, el gobierno del presidente Leguía entregaba a Colombia esa localidad y el lugar contiguo en donde ese país había instalado un puerto al que denominó “Puerto Córdoba”.

¡El vencedor regalaba al vencido el territorio invadido!

Esta deslealtad del presidente del Perú con su nación, seguramente caló muy hondo en su ser, precisamente porque pese a que en el aspecto militar el éxito de su acción fue rotundo, en el aspecto político fue un fracaso, lo que debió crear en él una motivación para fortalecer las FFAA del Perú.

Sin embargo, pese a lo ya obtenido sin corresponderle, Colombia continuaba con sus pretensiones de apoderarse del territorio peruano

entre los ríos Caquetá y Putumayo y el gobierno del señor Leguía, sin que hubiera vencedores ni vencidos, a través del lesivo Tratado Salomón – Lozano de 1922, regaló una vez más a Colombia un territorio de 120 mil kilómetros cuadrados entre ambos ríos peruanos, incluido el denominado Trapecio Amazónico, que equivalen al territorio actual de varios países europeos.

El 1 de setiembre de 1932, después de diez años de firmado, fue recién dado a conocer por la prensa argentina ese nefasto Tratado, el cual había sido mantenido en secreto por el gobierno peruano, lo que provocó que los peruanos de Leticia, que sin su conocimiento habían sido convertidos en ciudadanos colombianos, en forma pacífica tomaron Leticia, dando origen a la guerra con Colombia, apoyada por Brasil al darle facilidades para que los hidroaviones colombianos operaran en sus ríos desde la frontera con el Perú.

Definida la actitud colombiana de recuperar Leticia por las armas y Tarapacá en el extremo del Trapecio Amazónico, significaba para el Perú un antelado anuncio de la ruptura de hostilidades que el Perú trataba de evitar, pero ante la contundencia de los acontecimientos el Cuerpo Aeronáutico del Perú tomó la iniciativa.

El CAP, junto con el Ejército y la Armada, se puso en pie de guerra cuando se anunció el viaje de una expedición militar colombiana para recuperar por las armas el Trapecio Amazónico; el sentimiento de solidaridad despertado en la región peruana de Loreto se exacerbó, creando el peligro inminente de graves choques armados.

Este período entre 1932 y 1933 fue el primero en que el CAP, recién creado tres años antes, participaba en un conflicto armado en el frente externo. En cuanto a las operaciones militares, los únicos cinco cazas peruanos en el TONO eran los hidroaviones Vought Corsair, que

partían unas veces de Victoria, otras de Cayarú, Chimbote o de Santa Sofía, realizaron del 21 de enero al 13 de febrero de 1933 numerosos vuelos de exploración y reconocimiento, algunos de más de dos horas de duración, sobre los ríos Yavarí y Amazonas, exponiéndose constantemente a los ataques de los modernos hidroaviones colombianos de caza “Curtiss Hawk” que el Perú no los tenía, aeronaves más poderosas que las nuestras.

Fue en uno de estos vuelos, el del 13 de febrero de dos hidroaviones CAP que volaban desde Güepí hasta Tarapacá sobre el río Putumayo, que se descubrió la presencia de la flota naval expedicionaria colombiana, anclada en aguas brasileras del río Putumayo cercanas a Tarapacá, lista para el ataque.

El Comandante del TONO coordinó para que se alistase una escuadrilla de cuatro hidros de los cinco disponibles en la Selva, Vought Corsair para volar al día siguiente, martes 14 desde Victoria a orillas del río Napo a Tarapacá en las primeras horas de la mañana, con la misión de bombardear y hundir los buques colombianos.

La escuadrilla partió a las ocho de la mañana rumbo a la localidad de Tarapacá en el trapecio de Leticia, al mando del Tnte. Comandante CAP Baltasar Montoya e integrada por el Capitán CAP Pedro Canga, el Teniente CAP Arturo Lecca y el Alférez CAP Francisco Secada, cada uno llevando como mecánicos-ametralladores a los Sub-Oficiales Guillermo Alfaro, Daniel Valdivia, Fernando Dolci y Mario Dolci (“los hermanos Dolci”). Pero a los quince minutos de vuelo el Teniente Lecca se vio obligado a regresar a su base por fallas en el motor de su avión, quedando tres hidroaviones rumbo a Tarapacá para cumplir la misión. Después de hora y media de vuelo sobre la Selva, la escuadrilla de los tres Vought Corsair peruanos se presentó sobre la flota colombiana a unos 2,000 metros de altura, iniciando el ataque

con bombas sobre el buque Córdoba a las 9 y 50 minutos aproximadamente. Al aparecer aviones peruanos sobre Tarapacá, levantaron vuelo desde aguas brasileras tres hidroaviones de caza colombianos Curtiss Hawk de los recientemente adquiridos, los que estaban tripulados por pilotos alemanes mercenarios, tal como lo manifiesta un reconocido autor colombiano.

No obstante la superioridad de esos modernos aviones de caza sobre nuestros y anticuados aviones de observación y bombardeo ligero Vought Corsair, los primeros con sus tanques de combustible llenos por haber despegado recién desde aguas brasileñas, mientras los peruanos con sus tanques en desventaja de combustible por haber volado cerca de dos horas antes de llegar al objetivo, la escuadrilla peruana cumplió su misión en tres pasajes sucesivos de bombardeo en pique sobre el blanco elegido, que, si hubieran sido de demolición y de mayor potencia que lamentablemente aún no poseíamos, el buque “Córdoba”, tal vez podría haberse ido a pique. En su vuelo de retorno a su base de los tres hidros, el del Alférez Secada fue cercado por los tres hidroaviones colombianos trabándose durante varios minutos en un desigual combate aéreo del que salvó gracias a la serenidad y pericia con que ejecutó sus maniobras tratando siempre de conducir al adversario hacia el interior de la Selva, que los mercenarios alemanes al servicio de Colombia desconocían y no cesaban de atacarlo con sus ametralladoras, quien, rompiendo el ataque, logró casi sin combustible acuatizar en aguas peruanas.

A pesar de la superioridad aérea del adversario, nuestra aviación cumplió entre los días 14 y 19 de febrero, importantes misiones ordenadas por el Comando. Fue así que el día 16, la escuadrilla de “Vought Corsair”, apostada en Callarú, río Amazonas, recibió la orden de efectuar con los tres aviones que disponía un reconocimiento sobre el curso del río Yaguas hasta su desembocadura en el río Putumayo, y

de este punto a Tarapacá, con el fin de comprobar cualquier posible desplazamiento de las unidades de la flota colombiana, aguas arriba. La escuadrilla al mando del Capitán Canga llevaba como mecánico-ametrallador, al Sub-Oficial Valdivia e integrada por los aviones del Teniente Lecca y el del Alférez Secada, con sus mecánicos-ametralladores los Sub-Oficiales Fernando y Mario Dolci.

Minutos después de haber dejado la desembocadura del Yaguas y encontrándose la escuadrilla sobre el río Putumayo, descubrió la presencia de la cañonera colombiana “Barranquilla” que navegaba aguas arriba de este río.

La osada incursión de la cañonera fue interrumpida por el bombardeo y ametrallamiento de los aviones peruanos, que obligaron al buque por acción de su fuego a regresar a toda máquina a Tarapacá. Después de esta acción los tres hidros acuatizaron en el río Amazonas y amarraron en Callarú. Habían volado durante tres horas y 20 minutos sin encontrar reacción aérea enemiga y cumpliendo con todo éxito su misión.

Todas las misiones del CAP se realizaron sin que ninguna aeronave peruana fuera abatida por la Aviación colombiana. Este fue el primer combate aéreo de hidroaviones en Sudamérica, el primero con ruedas fue en el Chaco en 1932, entre aviones con ruedas de Bolivia y Paraguay, pero el de Secada fue el de uno contra tres adversarios.

El 26 de mayo de 1933, Colombia y el Perú en Francia, firmaban el cese de las hostilidades, por lo que Colombia no debe jactarse por los resultados de esta Guerra en la que no hubo ni vencedores ni vencidos, por el contrario, la Aviación del Perú puso en jaque a las Fuerzas Armadas colombianas especialmente a sus experimentados pilotos mercenarios alemanes que constituían la mayoría de pilotos

colombianos, que no pudieron con los aviadores peruanos como acabamos de ver.

Después de la Guerra Perú – Colombia de 1933, Benavides, ya como Presidente Constitucional del Perú, implementó al CAP entre 1934 y 1938 con modernos aviones de instrucción, de caza y bombardeo. En 1934 con los caza Caproni Ca 114 y bombardeo Ca 111 y en 1938 con los aviones de escolta Northrop 8 A-3P y de caza-bombardeo North American NA-50, así como los de bombardeo ligero Ca-310 Caproni, todos ellos recién salidos de las fábricas de los EEUU y de Italia, que fueron de tanta utilidad dando el poder aéreo necesario al CAP, durante el Conflicto Armado con el Ecuador en julio de 1941. Así como el haber logrado que 1934 se instale en el Perú la fábrica italiana de aviones Caproni.

La Guerra con el Ecuador de 1941

En 1936 por el “Acta de Lima”, del 6 de julio, Ecuador reconoció que el Perú ejerce dominio sobre Tumbes, Jaén y Maynas. Sin embargo, en 1937 se retracta y las gestiones fracasan, iniciando Ecuador una campaña de difamación y alarmismo, buscando excusas para su futura agresión al Perú. La tensión crece, y en 1941, por las pretensiones ecuatorianas la guerra es inminente. Los días 5 y 6 de julio de 1941, tropas ecuatorianas cruzan la línea divisoria del río Zarumilla, invadiendo las islas Noblecilla y Matapalos y otros puntos, por lo que las fuerzas combinadas del Perú: Ejército, Marina, Policía Nacional y el CAP se disponen a repeler el ataque. Las fuerzas peruanas del “Agrupamiento Norte” están al mando del General de Brigada Eloy Ureta. Forma parte de este agrupamiento, el “Agrupamiento Aéreo del Norte” al mando del Comandante CAP César Álvarez Guerra. Entre las unidades aéreas acantonadas en Tumbes, está la 41 Escuadrilla del XXI Escuadrón de caza con cinco flamantes aviones NA-

50, cuya sede se encontraba en Chiclayo. El Jefe del XXI Escuadrón es el Teniente Comandante CAP Antonio Alberti Bonino, quien con los pilotos de la 41ª Escuadrilla y sus aviones North American NA 50, el 6 de julio se habían trasladado a Tumbes por disposición del Comandante del Agrupamiento Aéreo. Los otros pilotos eran los Tenientes CAP Fernando Parraud Dubreil, Renán Elías Olivera, José Quiñones Gonzales y el Alférez CAP Manuel Rivera López Aliaga.

El día 7 de julio, la 41ª Escuadrilla cumple con éxito dos misiones de recuperación territorial. Cuando estaban por aterrizar al retorno de la segunda de ellas, se observa en una de las alas del avión del Teniente Elías, que una bomba había quedado atascada en el porta-bombas y, en el intento de desprenderla, explota en el ala cayendo su avión al mortalmente destrozado cerca a Puerto Pizarro, inmolándose en defensa de la Patria. Sus restos nunca fueron encontrados.

Así prosiguen las acciones de guerra en las que el CAP cumple diversas misiones de apoyo a las fuerzas terrestres. El 20 de julio, el Comandante del “Agrupamiento Norte”, emite la “Orden de Operaciones N°3” que al misionar a la 1ra. División Ligera, nuevamente requiere el apoyo de la Aviación en favor de las operaciones terrestres. El objetivo asignado a la Aviación es bombardear Chacras y Quebrada Seca, este último lugar es el principal para el ataque, pues el Ejército ecuatoriano tenía allí ubicada la mayor parte de su artillería y numerosas baterías de ametralladoras.

El Comandante **César Álvarez Guerra** en su “Orden de Operaciones N°1” del 21 de julio, determina misionar a la 41ª Escuadrilla del XXI Escuadrón de Caza, Orden que es recibida el 22 de julio por el Comandante Alberti, quien dispone lo conveniente para iniciar el ataque lo más pronto posible.

A las seis de la mañana del 23 de julio, los cuatro pilotos de la 41

Escuadrilla de Caza vuelan rumbo al objetivo en sus aviones NA-50, aviones poderosos y agresivos, acudiendo al llamado de la Patria, rumbo a Quebrada Seca.

Los aviones enfrentados al objetivo en columna, realizan una empujada maniobra para enfrentar nuevamente al blanco; se reinicia el ametrallamiento de las posiciones enemigas, el Teniente **Quiñones** es alcanzado y su nave queda en llamas, pero así incendiada, vira enfilando hacia las baterías del adversario estrellando su avión sobre ellas, silenciándolas totalmente, entregando su propia vida en cumplimiento del deber, en vez de arrojarse en paracaídas, con el cual era experto, elevándose así a la inmortalidad.

Por este acto heroico del joven Quiñones, el Congreso de la República al día siguiente lo asciende póstumamente al grado de Capitán y 25 años después, lo declara «Héroe Nacional», al haber caído en acción de armas en la Batalla de Zarumilla el 23 de julio de 1941 durante el conflicto armado con el Ecuador.

En 1940 el Comandante Álvarez Guerra había preparado a un grupo selecto de Oficiales como paracaidistas teniendo en cuenta las pretensiones del Ecuador que podría desatarse en un conflicto armado al haber rechazado en 1937 el Acta de Lima firmada con ese país en 1936, entre los cuales se encontraban el Capitán David Roca Varea, el Alférez José Quiñones Gonzales, también con un grupo selecto de Suboficiales.

La Toma de Puerto Bolívar: 31 de julio de 1941

Continuando con las operaciones aéreas dispuestas por el General Ureta, el Comandante Álvarez Guerra dispuso que los Sub-Oficiales de Aviación, Antonio Brandaríz Ulloa, Carlos Raffo Gonzales y

Armando Orozco Falla, desde un avión Caproni CA-111, piloteado por el capitán CAP Antonio Rojas Cadillo, saltaron en paracaídas y tomaron en rápida y decidida acción Puerto Bolívar, con la debida protección proporcionada por los aviones del XXXI Escuadrón de Información Estratégica.

En cuanto a los otros Escuadrones del CAP que participaron en este conflicto también se llenaron de gloria, por la defensa de la Patria hasta el cese del fuego el 31 de julio de 1941, cuyas acciones sería largo enumerar.

Cese del fuego y suspensión de las operaciones aéreas

Por disposición del Comando del Agrupamiento del Norte a las 18:00 hrs. del día 31 de julio, se dispuso el cese del fuego en todo el frente, suspendiéndose las operaciones aéreas hasta nueva orden. Pero las Unidades se mantendrían en las posesiones hasta entonces alcanzadas sobre territorio ecuatoriano.

Aunque entre ambas partes se estableció el cese del fuego, Ecuador no dejó de concentrar tropas en la frontera con actitud desafiante. Se produjo la emboscada de Porotillo el 11 de setiembre durante la ocupación de la provincia de El Oro, y el ataque a una fracción del Regimiento de Caballería N° 5 en el Guabo y a Panupalí; rechazados con energía por el Ejército.

El 26 de setiembre de 1941, en misión de reconocimiento sobre territorio enemigo volando sobre la línea de frontera, el Alférez CAP José Heighes **Pérez** Albela en un “Curtiss Falcon”, llevando como fotógrafo al Sub-Oficial Maestro de Aviación Manuel Polo Jiménez es ametrallado desde tierra, con serios impactos que obligaron al piloto a regresar a su Base, mientras que Polo Jiménez, gravemente herido

era bajado del avión en brazos de su consternado Alférez, también herido por algunas esquirilas. A raíz de sus graves heridas en la cara, meses después el 22 de diciembre de 1941, falleció Polo Jiménez. Quien al día siguiente fue ascendido póstumamente, al grado de Sub Oficial Maestro de Segunda y, en reconocimiento a su valerosa actuación, por Resolución Suprema N° 0397-77/OAE es el Paradigma del personal Subalterno de la Fuerza Aérea del Perú.

Operaciones aéreas en la región de la Selva Peruana

El 5 de julio de 1941, al iniciarse las acciones en el Teatro de Operaciones del Norte que desencadenaron la Campaña de Zarumilla, se produjeron en forma simultánea ataques en el Nororiente contra las guarniciones peruanas de Bartra sobre el río Tigre, y Soplín sobre la margen izquierda del río Pastaza.

El 23 de julio se produjo el ataque de la guarnición ecuatoriana de “Platanoyacu” a la peruana de “Vicealmirante Carbajal”, iniciándose las operaciones en el Nororiente entre el 31 de julio, fecha en que se dispuso la suspensión de fuegos y el 16 de agosto, siendo las primeras en los ríos Curaray-Nashina y Corrientes.

Incluso hasta culminar con la expulsión de las guarniciones invadidas desde tiempo atrás tales como: González Suárez, Tarqui, la captura de Platanoyacu, Yaupi, Santiago, Lagartococha, Rocafuerte, Huachi, Sihuín, Soplín y otras en las cuales tuvieron participación directa los hidroaviones del Cuerpo Aeronáutico del Perú en apoyo directo a las fuerzas de nuestro Ejército en el TONO.

El heroísmo del Capitán Quiñones y los demás héroes del aire, fortalecieron el espíritu de los combatientes de la FAP que rechazaron las nuevas agresiones del Ecuador en la Cordillera del Cóndor en 1981

“Falso Paquisha” y luego en 1995 en el “Alto Cenepa”, los que junto con los demás valerosos peruanos de nuestras FFAA ofrendaron su vida en defensa de la Patria y hoy tienen nuestro mayor reconocimiento y agradecimiento eterno en la Cripta de los Héroes.

Nuestra Fuerza Aérea del Perú, mantiene siempre vivo el recuerdo de nuestro Gran General del Aire quien nos guía en el accionar de la Institución en tiempo de paz, la cual viene entrenándose diariamente para las actividades de guerra aérea cuando la Patria la llame a defenderla y en las actividades cotidianas de acción cívica en beneficio de todos los peruanos, es decir en las actividades de Defensa y Desarrollo del Perú.

¡Viva la Fuerza Aérea del Perú -Viva el Perú!

Mario Villar-Córdova Ferrarone
Mayor General FAP

HOMENAJE A LA FAP EN ADOGEN

14 JULIO 2004

Emergen claras las ideas, vigorosos los sentimientos y nítidos los recuerdos de los años vividos intensamente en nuestra Alma Máter, cálida y exigente, sólida y excelente.

¡Cuántos compañeros caídos! ¡Cuántas desventuras!
Pero también, ¡cuántas satisfacciones por el deber cumplido!

Si pudiéramos describir esas faenas inolvidables, si concentrados en una especie de foro pudiéramos contar hazañas, anécdotas, peripecias, encuentros cara a cara con la muerte, y también triunfos, de distinta naturaleza: triunfos contra el enemigo, triunfos contra los elementos naturales, y, por supuesto, triunfos con uno mismo, en esa permanente consolidación de los valores, en esa desesperada búsqueda de la verdad, veríamos nítidamente con cuanto amor, entusiasmo y abnegación se forjó la historia de la Aviación Peruana. En el aniversario de la Fuerza Aérea del Perú y en homenaje a Quiñones, extraordinario ejemplo de valor, y a nuestros héroes que se inmolaron en los conflictos con Ecuador y Colombia, a los valientes que hicieron frente al terrorismo y a los que salvaron vidas durante los embates de la naturaleza. En homenaje a ellos, estamos aquí, ungidos de patriotismo y gratitud.

Al recordar la historia, vemos a aquellos hombres, que con su ejemplo pusieron un hito en nuestras vidas, a los que nos trasm-

tieron valores, a los que nos impulsaron a hacer proezas, personajes admirables que nos otorgaron esa chispa de pasión que nos induce a perseguir la gloria.

Saludo, a los que siguen dando lo mejor de sus vidas al servicio de la patria, a todos los que trabajan por su engrandecimiento y siento que es obligación moral agradecer. Dar las gracias, por ejemplo, a nuestros instructores, a esos pioneros como:

El General FAP Oscar Piccone Ocampo, quien recorrió casi todo el Perú con un helicóptero monomotor dando instrucción y aportando sus conocimientos y su experiencia como piloto de aviones aerofotográficos, contagiando entusiasmo y enseñando con el ejemplo.

Al General FAP Oswaldo Cabrera Arca, piloto de helicóptero, Primer Comandante del Escuadrón de Rescate, quien con su inteligencia, gran personalidad y entereza, dejó una excelente escuela para todos los pilotos de helicóptero ejemplo de veracidad, de honestidad y laboriosidad un hombre visionario, paternal, lo daba todo sin esperar nada.

Ellos supieron impregnar de mística el ambiente supieron motivar esa armonía que propicia la unión. Piccone y Cabrera son los pioneros de la aviación de helicópteros en el Perú. Y ¡cuánto se podría decir de los pioneros de cada especialidad!.

Y así irán surgiendo nombres como los mencionados y podremos honrar a cada uno de ellos, en un acto de justicia que enaltece a la Institución. En honor a ellos propongo;

* Hacer cada vez más méritos para engrandecer nuestra institución.

* Velar con más entrega por los derechos de sus integrantes, idear

métodos para la protección de la vida de los que, como lo hicimos antes, hoy exponen sus vidas en acciones peligrosas... y también, algo muy importante:

* Mantenernos vigilantes ante cualquier intento de recorte de los beneficios bien ganados.

* Mantenernos unidos, la unión es nuestra fortaleza y nuestro escudo.

Todos sabemos que los mandatos del “Fondo Monetario” son sumisamente obedecidos por sus fieles instrumentos, aquí en nuestra patria y en todos los pueblos de las características del nuestro, con los métodos ampliamente conocidos.

Quién les pudiera explicar de las vicisitudes que pasa un soldado, un teniente, un capitán en la agreste selva, en las frías montañas, en los rincones más inhóspitos resguardando las fronteras; muchas veces, lejos de su familia. ¡Quién pudiera explicar! Pero, no es esa la cuestión. No se explica nada a un organismo inerte. Tenemos que explicárnoslo a nosotros mismos para estar alerta.

Nadie más que nosotros para defender los intereses de nuestras instituciones. Pienso que toda ocasión es propicia, creo, también que los mensajes deben ser motivadores. Llegar a todos con un ánimo positivo y esclarecedor, que fomente el justo orgullo de pertenecer a la Fuerza Aérea del Perú, gloriosa Institución a la que debemos entrega, respeto y adhesión y por supuesto, a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, para que ninguna voz sea acallada, para que en el momento preciso sepamos plantear con dignidad nuestras demandas. Y al analizar la historia, llegamos a la conclusión de siempre: la educación como instrumento de desarrollo, como objetivo y fin de la realización del hombre, del logro de sus metas, es decir de su verdadera libertad.

Nuestras instituciones se denominan tutelares, entonces, la tarea será hacer honor a ese título, y solo así ganaremos la guerra de las ideas, ganaremos la despiadada guerra económica, alcanzaremos la soberanía de la cultura que es la única soberanía que aporta a la humanidad, la única justa, la que vela por los intereses de los ciudadanos del mundo.

Un país culto es un abanderado de la justicia, de la verdad y del cuidado del planeta. Es muy importante entender la tremenda responsabilidad de nuestras Fuerzas Armadas en capacitar, entrenar y sobre todo culturizar a los que tienen en sus manos las armas.

Con gran satisfacción y orgullo he escuchado el mensaje del General del Aire Orlando Denegri Ayllón, cuando nos informó que 100 oficiales se están capacitando como promotores de ética y 30 oficiales concluyen este año su maestría como docentes de pedagogía; y cuando hablo del "esfuerzo para ir más allá de los límites previsible tanto en el aspecto profesional como ético y moral". Esta actitud es sumamente saludable y prometedora... ADOGEN se identifica, plenamente con ella. Y pienso que, si estamos alcanzando estos niveles es debido también, al trabajo tesonero de nuestros compañeros que, en libros, revistas, diarios y todo tipo de publicaciones van llegando a la opinión pública con mensajes positivos y esclarecedores. A los poetas, que en tan pocas palabras pueden decirnos tanto. Como Jorge Díaz Herrera, que, en su "Canto a Quiñones", glorifica a nuestro héroe con inmensa ternura. Aquí algunos versos de este canto:

Tú arribaste, capitán de las alturas,
a la sublime cima que es la muerte
cuando se llega a ella jubilar,
despierto, generoso, voluntario

como la humilde flor llega a la vida
Cuando te vio ardiendo en llamas,
el adversario te creyó atrapado.
¡Como iba a ser así; Si eras el fuego
de tu propio resplandor.
Retazo de luz que retornaba
a su morada.
José Abelardo Quiñones Gonzáles,
saludable juventud.
En aquel vuelo tuyo no hay espacio
sino para volar.

Mario Muñiz Ortega
Presidente de ADOGEN

HOMENAJE AL TENIENTE GENERAL FAP
JOSÉ CARLOS ZLATAR STAMBUK
POR EL INSTITUTO AMERICANO DE ARTE
DEL CUSCO FILIAL LIMA Y
EL CLUB DEPARTAMENTAL CUSCO

El Cusco es un fascinante enigma. Es la tierra que cautiva a sus hijos los cusqueños y atrae, embruja y apasiona a los visitantes. En esta tierra incomparable, nació José Carlos Zlatar Stambuk. Allí pasó su infancia y su adolescencia, con sus padres y hermanos, captando las ondas telúricas de su cielo, admirando su historia, aprendiendo, tal vez sin darse cuenta, el idioma de los incas; alimentando su espíritu con aquel magnetismo indescriptible que casi todos conocemos.

Sus padres: dos jóvenes croatas. Pedro Zlatar que estudiaba en Argentina y Gianina Stambuk en Chile, se conocieron, se casaron y por esos misterios de la vida, decidieron radicar en el Cusco.

Allí fundaron una familia: Cuatro hijos varones y dos hijas. También forjaron una empresa: el Hotel Colón y, cuando éste se hubo consolidado, incursionaron en la minería, nada menos que en Marcapata, lugar al que se llegaba, en esos tiempos, después de un tortuoso viaje de siete días a caballo; pero valía la pena, porque en ese lugar paradisíaco, como en todos los que se encuentran en ceja de selva, la naturaleza se prodiga con asombrosa generosidad. Fundaron una hacienda en la que los niños disfrutaban durante sus vacaciones. Urcos fue el lugar de residencia porque había escuela y estaba relativamente

cerca, tanto al Cusco como a Marcapata y como Urcos pertenece a Quispicanchis y Quispicanchis al Cusco, nuestro homenajeado es quispicanchino y, por lo tanto, cusqueño.

El Instituto Americano de Arte tiene el privilegio de contar con él, como uno de sus fundadores y en esta oportunidad tiene el honor de rendirle un justo y merecido homenaje.

Ha brillado, durante toda su vida en forma sencilla y silenciosa, como estudiante, como profesional, como esposo y padre de familia, como escritor y sigue brillando, con luz propia, como peruano ejemplar, haciendo patria.

Este distinguido personaje, es el Teniente General FAP José Carlos Zlatar Stambuk, Aviador Militar de carrera. Institución en la que alcanzó el grado de General del Aire de la Fuerza Aérea del Perú, Comandante General de la FAP y Ministro de Aeronáutica.

El Consejo Directivo del Instituto Americano de Arte ha acordado, acertadamente, rendirle homenaje, precisamente en el mes de setiembre en el que se festeja el día de la Aviación Nacional y me ha otorgado el privilegio y el honor de pronunciar el Discurso de Orden.

En esta oportunidad, me será grato resaltar las virtudes del General Zlatar, las mismas que he tenido la suerte de conocer durante su carrera profesional y en muchos casos, de haber tenido la oportunidad de presenciar su actitud en momentos trascendentales y podré decirles que yo, como cusqueño y aviador, me he sentido orgulloso de tener un jefe como él.

Cuando ingresamos a este local del Club Departamental Cusco, vemos en la entrada, la réplica de la calle Jatunrumiyoc y en ella, la “piedra de los doce ángulos”. Esa piedra no habla, pero nos da un

mensaje de fortaleza, de arte, de trabajo del hombre. Mensaje de unidad, de armonía con las otras piedras muy bien labradas que la rodean. Esa piedra de los doce ángulos, me hace pensar en la personalidad del General Zlatar.

Durante su carrera como oficial de la FAP ha ocupado más de 17 importantes cargos y en todos ellos ha conseguido la unidad y la armonía.

Ha sido miembro de más de 14 instituciones patrióticas. Actualmente, es Presidente del Centro de Estudios Histórico Aeroespaciales del Perú y Vice Presidente del Instituto de Estudios Histórico Militares del Perú.

En la situación militar de retiro, desde julio de 1985, se dedicó al estudio de la historia de la Aviación Nacional. Ha escrito 18 libros y más de 11 publicaciones.

De su admirable carrera profesional, solamente podré dar unas cuantas pinceladas, como por ejemplo:

Imagínense ustedes a un joven, batiendo la “barrera del sonido”, en una aeronave a propulsión a chorro y volando solo, a más de 30,000 pies, con el recuerdo de su Cusco querido, de sus familiares y amigos y sin que nadie pueda ver todo lo que estaba pasando en una máquina hecha por el hombre, técnica aun en desarrollo, que en cualquier momento podría fallar y que ese joven piloto tenía que poner en práctica, en esos momentos cruciales, todos sus conocimientos, ya que en el aire solo podemos equivocarnos una vez.

El General Zlatar fue veterano piloto de los famosos aviones Canberra en los que tiene múltiples anécdotas y experiencias. Cuando se

creó el Grupo Aéreo N° 3 en 1972, para apoyar a más de 18 compañías petroleras que llegarían al Perú, debido al Boom del Petróleo, en el Nor Oriente peruano, la joven especialidad de pilotos de helicóptero, solamente contaba con oficiales del máximo grado de Mayor y para ser “Comandante de un Grupo Aéreo” era importante tener el grado de Coronel, por eso el Alto Mando de la FAP, buscó al mejor Coronel para que asumiera ese cargo de tanta responsabilidad, ya que ese Grupo N°3 llegó a volar 30,000 horas al año. El designado fue el entonces Coronel Zlatar.

En esa oportunidad, tuve la suerte de trabajar con él y aprender mucho de su capacidad de conducir una unidad de más de 500 personas y más de 30 helicópteros, operando en todo el territorio del Perú. Como dije al principio, el Coronel Zlatar, silenciosamente y con mucha sencillez nos condujo al éxito.

Años más tarde, cuando en una ceremonia de aniversario del Grupo N° 3 se hacía entrega de diplomas a los ex-comandos de Grupo y de Escuadrones, delante del Alto Mando de la FAP e invitados, se apreció, nítidamente, en los aplausos del personal de oficiales, técnicos, suboficiales, tropa y personal civil, cuan profundamente había calado la simpatía, admiración y respeto, que el General Zlatar se había ganado con su honradez, su actitud de estar siempre en primera línea en los momentos difíciles, que nunca faltan en una Unidad de Combate; además de sus decisiones siempre justas, equilibradas y acertadas.

También tuve la oportunidad de trabajar en el área de su competencia, cuando él fue nombrado Comandante General del Ala Aérea N°2 con Base en el Callao, que tiene a cargo los Grupos de helicópteros y aviones de transporte, además del Grupo de Meteorología. Esta Ala Aérea tiene una actividad muy agitada por el gran número

de personalidades, tanto nacionales como extranjeras, a las que tiene que atender. En cada uno de sus más de 17 importantes cargos desempeñados, debe tener innumerables experiencias y vivencias, de donde siempre salió airoso, gracias a su entrega total.

Ese joven cusqueño, ya con el grado de General, representó al Perú como Agregado Aéreo en los EEUU y Canadá. Indudablemente, el Cargo de Comandante General de la FAP es el de mayor responsabilidad para un oficial. Es en esas circunstancias donde se ponen a prueba todos sus conocimientos y su capacidad de liderazgo.

El General Zlatar manejó muy bien la Institución y, como consecuencia, su participación, siendo Ministro de Aeronáutica, fue inobjetable y con la satisfacción del deber cumplido, pasó a la situación militar de retiro.

Creo oportuno informarles algunos ejemplos de sus decisiones, siempre silenciosas y de gran provecho para la comunidad, en especial la cusqueña: Nuestro paisano el Doctor Vladimiro Rosas Olivera, Presidente de la Asociación de Médicos para América Latina en EEUU, logró reunir más de 40 toneladas de equipos e instrumentos médicos, donados para el Perú y habiendo perdido la esperanza que llegaran, debido a los problemas burocráticos, le hicimos conocer al General Zlatar y él consiguió la solución: Siendo Comandante de Material de la FAP aprovechó que 2 aviones Hércules viajaban a Miami llevando motores y material para reparar y que no tenían carga de regreso, dispuso que las 40 toneladas fueran trasladadas al Perú, para provecho de muchas localidades de Cusco y Apurímac.

En otra oportunidad, cuando se compró el avión LearJet, con equipos de aerofotografía y según una Cláusula del Contrato, ese avión antes de ser aceptado, tenía que demostrar las bondades de sus equi-

pos, efectuando un levantamiento aerofotográfico en cualquier lugar. El General Zlatar les pidió que fotografieran la ciudad del Cusco, desde el Arco hasta Huambutio. Además dispuso que el Servicio Aerofotográfico efectuara el levantamiento topográfico con sus curvas de nivel, etc. Todo ese trabajo, una vez concluido, fue entregado gratuitamente a la Municipalidad de Cusco.

Y en el campo literario, que ahora es su especialidad, tenemos que gracias a él, se aprobó la publicación del primer libro de la Biografía del Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzáles, “La batalla del Lucero” por los ilustres escritores Jorge Díaz Herrera (autor del famoso poema “Canto a Quiñones”) y Eduardo Gonzáles Viaña. También se editó y publicó en la Imprenta FAP los libros “Espíritu Aeronáutico” N° 1 y N° 2 que tuvieron muy buena acogida. Se publicó la reedición del libro escrito en 1762 por el peruano Santiago de Cárdenas *Nuevo sistema de navegar por los aires sacado de la naturaleza volátil*

Actualmente, como Presidente del Centro de Estudios Histórico Aeroespaciales del Perú, sigue propiciando la publicación de libros y artículos. Entre los 18 libros escritos y publicados por él, hay cuatro que se refieren a pilotos cusqueños: *Alejandro Velazco Astete Trasvolador de los Andes*, *Cesar Álvarez Guerra*, libro que tuve el honor de presentar, *Biografía del Capitán FAP Ruddy Echegaray Fajardo* y el libro *La Fuerza Aérea en la Cordillera del Cóndor* que se refiere a los acontecimientos de Falso Paquisha, Falso Mayaicu y Falso Machinaza, donde los helicópteros del Grupo Aéreo N° 3 que anteriormente comandó, tuvieron singular participación.

Como miembro de una distinguida familia cusqueña, con sus hermanos Milenko médico, Rolando y Mladen ingenieros, exalumnos del Colegio Salesianos, han apoyado al desarrollo de su ciudad natal y ostentan premios por sus contribuciones en el campo de sus es-

pecialidades. José Carlos fue condecorado por la Municipalidad del Cusco y declarado “Hijo Ilustre”

Nuestro homenajeadó es ejemplo de esposo, padre y abuelo, con el apoyo permanente de sus cuatro hijos: José, Sandro, Luciana, Roxana, sus ocho nietos y especialmente de su señora esposa Lucy Valdez de Zlatar, a quien, con justa razón y complacencia, el Instituto Americano de Arte eligió Madre del Año.

La extraordinaria armonía de su familia es el reflejo de su personalidad. El General Zlatar con su sencillez, es un líder al que respetamos, queremos y admiramos. Hermosa tarea la del Instituto Americano de Arte: Rendir homenaje a los hijos ilustres del Cusco, del Perú, de América y del Mundo. Difundir sus logros, además de fomentar la protección del patrimonio cultural, para que las nuevas generaciones sigan investigando y honrando, en vida, a todas las personalidades que han sobresalido y han hecho méritos en provecho de la comunidad. Tenemos mucho que trabajar y felizmente también mucho que festejar. El reconocimiento a los méritos de los que con su luminosa trayectoria aportan a la sociedad, es nuestra más gratificante tarea. Es por eso que este merecido homenaje a un ilustre cusqueño es motivo de júbilo para nuestra Institución.

El Teniente General FAP José Carlos Zlatar Stambuk sigue brillando por sus méritos, para felicidad de su familia, para orgullo de su Institución, del Perú, del Instituto Americano de Arte y para todos los que hoy reunidos en este local del Club Departamental Cusco, disfrutemos de su presencia con la grata compañía de su digna familia.

HOMENAJE A LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ EN ADOGEN 16 JULIO 2003

Hazañas y heroísmos, valor y dignidad, son la constante en una Institución tan joven como la nuestra. Y son la permanente motivación para quienes tenemos el honor y el privilegio de pertenecer a ella.

Conocer su historia desde dentro y haber participado en su crecimiento, nos da todo el derecho de sentirnos orgullosos por cada logro, por cada meta alcanzada, por cada estrella como el Capitán José Quiñones, el Capitán Renán Elías y tantos jefes e instructores ausentes y aquí presentes.

Solo nos basta recordar las carpas, los rústicos campamentos donde funcionaron nuestras oficinas, los ambientes sobrios, los primeros vuelos con aeronaves aun no desarrolladas para la accidentada geografía del Perú y, sin embargo, cuántas rutas abiertas para consolidar el territorio patrio, cuántas campañas de apoyo a la población y al desarrollo nacional, cuántos rescates a pueblos y personas en estado de emergencia.

En los conflictos con los países vecinos y en la Guerra contra el terrorismo, cuánto valor para defender la integridad de nuestra patria. Recordar la participación de la naciente Fuerza Aérea en 1933 durante el conflicto con Colombia, con el Ecuador en 1941 donde se inmoló el Capitán José Quiñones y en 1981 y 1995, también con el Ecuador, nuevos héroes y acciones de las que podemos dar

fe, con cuánto valor, sacrificio y entrega participó nuestra Fuerza Aérea. Recordar a Quiñones, el paradigma, símbolo de tantos jóvenes, que teniendo a la patria por estandarte ofrecieron últimamente su vida en la Cordillera del Cóndor, como los Coroneles Marco Schenone y Víctor Maldonado, el Comandante Enrique Caballero, los Mayores Percy Phillips y Miguel Alegre, el Capitán Raúl Vera, el Técnico Erick Díaz. Y algo muy importante: no olvidemos a los que habiendo entregado su vida, por esos designios del destino, se salvaron y aún están entre nosotros.

No sólo es héroe el que murió en batalla, es héroe también el que habiéndose ofrendado se salvó para seguir sirviendo a la patria. Es respetable el que mantiene su línea de conducta en medio de la vorágine de tentaciones cuando le toca desempeñar cargos importantes.

Este mensaje es el que debemos transmitir a la juventud. El mensaje permanente de las “fuerzas morales”, el heroísmo en medio de la lucha titánica para salvar la integridad física y moral de cada uno de los integrantes de nuestra institución.

Allí están los periódicos murales, donde recalcábamos estos temas trascendentales, allí están las revistas, allí están los libros escritos con el permanente deseo de fomentar principios, valores éticos, de honor y dignidad. Todo este trabajo constante y silencioso, y los ejemplos de heroísmo deben servirnos de escudo cuando cierto periodismo empieza a disparar sus dardos contra las instituciones, cuando por desgracia suceden hechos aislados de inmoralidad por flaqueza individual. Nunca institucional. Y no solo para defendernos contra los dardos de algún periodismo mal intencionado, sino contra la injusticia que a veces se pretende cometer al recortar los derechos de muchos de sus integrantes.

Defensa Nacional y Desarrollo dos parámetros permanentes en nuestra mira, dos constantes en el tesonero quehacer de la Fuerza Aérea del Perú.

Lamentablemente, nuestras Fuerzas Armadas y Policía Nacional no tienen forma ni medios para difundir la verdad de su diario quehacer, de su razón de ser, de sus ideales, del concepto de seguridad nacional, de su vocación de servicio, para que sepan los niños, los adolescentes, los jóvenes estudiantes, los universitarios y la población en general cuán importante es tomar conciencia de estos conceptos, y el conocer su historia redundará en elevar su autoestima.

Cuando la población esté convencida de la labor y la entrega de sus Fuerzas Armadas y Policía Nacional no habrá terrorismo ni ningún enemigo que ponga en peligro la seguridad de la patria.

Si el pueblo peruano supiera lo que nosotros como Generales y Almirantes sabemos y conocemos, con cuánta abnegación, con cuánta mística cumplen con su deber los soldados, los avioneros y marineros, los técnicos y oficiales de nuestras instituciones, estoy seguro que se realizarían homenajes en las grandes plazas llenas de multitudes, llenas de fe y de esperanza, llenas de optimismo porque sabrían cuán fuerte e invencible puede ser un pueblo educado, culto y bien informado.

“Gloria eterna a nuestra Fuerza Aérea que vive, trabaja y actúa siguiendo el ejemplo de entrega total que nos legó nuestro héroe nacional el Capitán FAP José Quiñones”.

EN LA PLAZA BOLOGNESI POR LA BATALLA DE TARAPACÁ 02 DE DICIEMBRE DE 2001

Como piloto de helicóptero de la gloriosa Fuerza Aérea del Perú, tengo el privilegio de haber sido testigo de excepción del valor de los soldados y policías peruanos. Les rindo homenaje, lo hago, con la fuerza moral de haber observado con admiración su patriotismo cuando compartí el rancho con ellos y pernocté en los mismos campamentos o chozas.

Los vi, atentos y decididos en las múltiples operaciones de rescate y salvamento; en la guerra contra el terrorismo, los vi defendiendo nuestras fronteras en Falso Paquisha, Falso Mayaycu, Falso Machinasa.

Puedo decirles en voz alta y con orgullo con cuanto valor y dignidad se enfrentan a todos los peligros y resisten todas las privaciones, he conocido de cerca sus campañas y sé de lo que son capaces. Recordemos lo sucedido en la Batalla de Tarapacá: cómo esos hombres valientes hicieron huir al enemigo por las Pampas del Tamarugal, nos hablarán del policía cusqueño Mariano Santos Mateo, que cuando se le agotaron los cartuchos haciendo uso de su fusil con la bayoneta calada se transformó un remolino destructor y gritando “A las banderas, a las banderas” consiguió con este acto de heroísmo inaudito la huida de los enemigos.

Hablaremos de estas hazañas gloriosas, y juraremos emocionados una y mil veces no defraudar a esos hombres, prometeremos alcanzar la paz para que no se sacrifique más vidas tan valiosas, la juventud

debe saber que todo acto heroico es y será reconocido; nada es inútil, todo tiene una razón y una recompensa.

La juventud debe saber que en todo momento la Patria necesita de nosotros; nos necesita para defenderla en ocasiones como las de la infausta guerra del 79 y nos necesita en la paz para enfrentarnos a otros tipos de guerra como la ideológica y la económica por las que pueden someternos a la esclavitud.

Siempre tenemos retos, siempre hay amenazas, la vida es lucha y para ganar toda clase de batallas hay que estar preparados. Estos actos de civismo tienen como objetivo tocar las fibras del corazón y recordarnos los valores eternos como la dignidad, la justicia, la paz. Yo estoy seguro que después de estos gloriosos recuerdos todos y cada uno de nosotros prometeremos ser mejores, prometeremos emprender la lucha por vencer nuestras propias debilidades sabiendo que esta lucha es la más difícil pero la única para conseguir la paz tan ansiada.

Enarbolaremos las banderas de la paz conmovidos por tanta destrucción y muerte de hombres que dieron su vida para conseguirla. Imposible quedar indiferentes después ante estas remembranzas, imposible no prometernos a nosotros mismos dar lo mejor a esta patria que tanto nos necesita.

Sin justicia no hay paz por lo tanto buscaremos ser justos en todos nuestros actos, en las grandes y pequeñas decisiones tendremos que ser justos si queremos la paz y ser justos significa ser honrados, ser veraces, ser dignos y si lo conseguimos individual y colectivamente daremos gloria a nuestra patria y seremos respetados por el mundo entero.

Mario Muñiz Ortega

Prefecto del Departamento de Lima

HOMENAJE A LA BATALLA DE TARAPACÁ EN LA BENEMÉRITA SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA

La codicia por el oro del Perú fue el motivo fundamental para la invasión y la destrucción del Tahuantinsuyo. La desunión, los rencores, las traiciones, el punto débil de tan poderoso Estado. Basta recordar el dialogo entre el altivo general quiteño Chalcochimac y el orejón cusqueño Ancamarca Maita en Jatunsausa, cuando éste, sello su propia desgracia y la de su pueblo, declarando que no había otro Inka ni Señor, sino Pizarro, ante la resistencia de Chalcochimac.

Siglos de cruenta lucha entre los guardianes de la Pachamama y los irreverentes y astutos invasores.

Y después de tres siglos de lucha y cuando por fin, el Perú había derrotado definitivamente, a la gigantesca Escuadra española, en sus pretensiones de recuperar sus colonias. Cuando empezábamos a dar nuestros primeros pasos como República independiente, después de un titánico esfuerzo por pacificar y lograr un esbozo de nación.

Por fin libres. Por fin la paz.

Solo 13 años después, surge un nuevo gigante codicioso: Inglaterra. Nuevo invasor, nueva táctica: Armar a un país hermano y usarlo para sus estrategias.

Chile, república hermana, que había sufrido con nosotros la prepotencia española y aun cuando todas las ex colonias habíamos sellado con sangre y fuego, en las batallas de Junín y Ayacucho en 1824, nuestra ansiada independencia, Chile, que en Abtao en febrero de 1866, combatió al lado nuestro, ante el ataque español y en represalia del triunfo de la escuadra conjunta peruano-chilena, sufrió el bombardeo en su puerto de Valparaíso.-Chile, que se salvó de la nueva invasión, como todas las nacientes Repúblicas de América del Sur, gracias a la valentía y decisión de los peruanos, en la histórica Batalla del 2 de mayo de 1886, en la que ante el asombro del mundo, la “armada invencible” tuvo que huir de nuestras costas, ante el coraje de José Gálvez, que siendo Ministro de Guerra, estaba en primera fila. Ancianos, niños, mujeres, en un esfuerzo inaudito, lograron la retirada definitiva de los invasores.

El Perú derrotó heroicamente a la escuadra española. El mundo contempló, atónito, este coraje, cuyo fundamento fue la unión. Dos mil muertos. Dos mil héroes que nos legaron la preciada libertad y el valioso mensaje de que la unión hace la fuerza.

Pero, el salitre, el guano y el cobre de las costas de Bolivia, Antofagasta y Tarapacá eran cotizados por Inglaterra y en 1879, empezó la nueva invasión.

El 5 de abril de 1879, la escuadra chilena, formidablemente equipada por Inglaterra llega desafiante, a nuestras costas y se encuentra con la valentía y el heroísmo del pueblo peruano, dignamente representado por la genialidad del Almirante Miguel Grau Seminario, Que en el legendario Huáscar, defiende la dignidad de los peruanos y durante seis meses de extraordinario coraje, impide la invasión. Tan glorioso fue este hecho, tan increíble e insólita la defensa, tan valerosa la actitud de Miguel Grau, que desorientó a los chilenos, al

extremo de que el Ministro de Defensa chileno, tuvo que renunciar y el gobierno chileno tuvo que expulsar a su Comandante General de las Fuerzas Armadas y reorganizar y reforzar su escuadra, con el único propósito de capturar al Huáscar, símbolo del heroísmo de los marineros peruanos.

Apenas 3 semanas después de la batalla de Angamos y seis meses después de aquel 5 de abril. El 2 de noviembre de 1879, más de 10,000 soldados, pertenecientes a la fuerza expedicionaria chilena, apoyados por todos los buques de guerra de su escuadra y 10 vapores más, desembarcan en el puerto de Pisagua, estableciendo su primera cabecera de playa en nuestro territorio.

Nuestras fuerzas enfrentaron al ejército invasor que ocupaba las inexpugnables alturas del cerro San Francisco. Las tropas peruano-bolivianas se defendieron con solo 18 cañones contra 34 modernas piezas de artillería. Allí, el Batallón Zepita, al mando del Coronel Andrés Avelino Cáceres y del Comandante Ladislao Espinar, firmó el nombre del Perú con letras de oro. Allí se produjo la epopeya indescriptible. Allí, estaban los hombres más dignos y sublimes. Allí estaban los héroes. Estos soldados defensores de la patria, ejecutaron una carga espectacular que les permitió alcanzar la cumbre del cerro, donde se batieron heroicamente y se apoderaron de 2 cañones adversarios.

Aquel triunfo costó mucha sangre y los hombres victoriosos del Zepita, con su temerario comandante a la cabeza, casi fueron exterminados por los batallones Atacama y Coquimbo. Al mismo tiempo y con el mismo heroísmo, el Batallón 3 de Ayacucho, al mando del Coronel Leoncio Prado, se desplegó en guerrilla, al pie del cerro, disparando contra los batallones del Valparaíso, del Segundo, Tercero y Cuarto de Línea.

Los últimos sobrevivientes de aquellas compañías del Zepita, se batieron cuerpo a cuerpo. Durante la cruenta batalla pereció un alto número de tropa y oficiales.

Al arribo de la división chilena, bajo el mando del general Escala y el desbande de las tropas bolivianas, al mando del general Villamil, tuvieron que emprender la retirada.

Cuatro días después, el 23 de noviembre, el ejército chileno ocupó el puerto peruano de Iquique. Los chilenos armaron una expedición de 3900 hombres, dispuestos a liquidar a las tropas peruanas. En Tarapacá había entre 1,500 y 2,000 soldados peruanos. “En pésimas condiciones, agobiados por el cansancio y la escasez de recursos y en un estado de completa desmoralización.” En la madrugada del 27 de noviembre 1879, las fuerza chilenas alcanzaron su objetivo y tomaron posición de ofensiva en las colinas localizadas al oeste de la ciudad de Tarapacá, en un área de una legua de extensión.

La división chilena se organizó en tres fracciones: La primera, cuyo objetivo era apoderarse de la Huaracina, donde se encuentran las provisiones de agua y de ahí avanzar hacia Tarapacá. La segunda, debía atacar de frente a los peruanos por las alturas que dominan la población y la tercera tenía que situarse cerca del paso de Quillagua, para recortar la retirada de los peruanos, por el camino de Arica “y batir la quebrada desde las alturas”.

Los peruanos, carentes de un sistema de alerta o vigilancia, fueron informados de la presencia del adversario por dos arrieros que se toparon con las columnas chilenas a distancia. Tan pronto se produjo este hecho, el Coronel Andrés Avelino Cáceres, jefe de la segunda división peruana, ordenó que se tocara diana y organizó un consejo de guerra.

Como los peruanos carecían de un plan de contingencia, para responder a una emergencia como aquella, Cáceres dispuso que la tropa ocupara las alturas que circundaban Tarapacá. Sin embargo, en las primeras horas del amanecer, los chilenos ya se habían posesionado de las mismas y al parecer esperaban que sus enemigos rindieran las armas, por efecto de la sorpresiva maniobra y ante la supuesta imposibilidad de ser atacadas sus estratégicas posiciones.

Cáceres, recuperado del factor sorpresa, dispuso que los hombres, bajo su mando, se dividieran en tres columnas. La primera y segunda compañía de su legendario regimiento, el Zepita, bajo las órdenes del teniente coronel Juan Francisco Zubiaga, se colocó a la derecha. La quinta y sexta compañía, bajo el mando del capitán Francisco Pardo de Figueroa, se ubicó en el centro y la tercera y cuarta compañía, bajo el mando del mayor Arguedas, tomó posición del sector izquierdo.

Simultáneamente, Cáceres envió un mensaje al coronel Manuel Suárez, comandante del regimiento Dos de Mayo, ordenándole atacar desde la izquierda. Dos batallones de la División Vanguardia, con un total de 1,400 hombres, que acampaban a 45 kilómetros de distancia, también fueron avisados y se pusieron en marcha. Aquellas tropas tardarían seis horas en llegar al campo de batalla. La lucha se inició con ímpetu, a las 9:15 de la mañana. El Zepita empezó furiosamente el ataque contra las posiciones chilenas, y el resto de los regimientos peruanos, bajo las órdenes de los coroneles Bolognesi, Ríos y Castañón, se movieron también contra el adversario. El Zepita subió por el lado oriental de las colinas, bajo los nutridos disparos de la artillería y la infantería chilenas.

El fuego era intenso, pero los peruanos, en desplazamientos de guerrilla, continuaron avanzando.

La primera y la segunda compañía del Zepita fueron las primeras en alcanzar su objetivo a las 9:30 de la mañana, recibidos con fuego nutrido de la artillería chilena, que no fue suficiente para contener el valeroso ataque de la infantería peruana. Luego de una espectacular carga con bayoneta, coraje, rabia y valentía indescriptible, lograron capturar cuatro cañones y todas las municiones de los adversarios.

Acto seguido, concentraron sus fuegos contra los Zapadores y las compañías del segundo de Línea. En 45 minutos una de las brigadas chilenas fue totalmente aniquilada.

A la 9:45 de la mañana, el regimiento chileno Artillería de Marina entró en acción, siendo anulado por el Zepita y el Dos de Mayo. Las columnas bajo los jefes Pardo de Figueroa y Arguedas, causaron un daño severo en la infantería chilena. Tal fue la intensidad de su ofensiva, que los chilenos, luego de resistir a pie firme, perdieron finalmente el control y se vieron obligados a retirarse, en completo desorden, hacia una posición localizada tres millas detrás de las colinas.

Los peruanos lograron una victoria parcial, pero en la arremetida, perdimos al Teniente Coronel Juan Zubiaga, al Capitán Pardo de Figueroa, al Coronel Manuel Suárez, jefe del batallón Dos de Mayo y a Juan Cáceres, hermano de Andrés Avelino. Andrés Avelino Cáceres también estaba herido, pero decidió continuar la lucha contra las nuevas posiciones chilenas. Su división se reforzó con la llegada del batallón Iquique al mando del legendario Alfonso Ugarte, que herido de un balazo en la cabeza, continuó la lucha al frente de sus tropas.

Con estos refuerzos, Cáceres ejecutó un nuevo ataque por el sudeste de Tarapacá, alcanzando y disolviendo al enemigo en cinco oportunidades. Los chilenos, se reagruparon igual número de veces. La tercera división, al mando del Coronel Bolognesi, jugó un papel

importante en la acción. El viejo Coronel, que antes de la batalla se encontraba enfermo, olvidó sus padecimientos y se puso al frente de su tropa, cuyo comportamiento fue increíble.

El policía cusqueño, Mariano Santos Mateo que cuando se le agotaron los cartuchos, haciendo uso de su fusil, con la bayoneta calada, se transformó en un remolino destructor y gritando: “¡A las banderas, a las banderas!”, consiguió con este acto de heroísmo inaudito, la huida de los enemigos y capturó, como trofeo, el estandarte del regimiento segundo de línea.

Cáceres, desde su posición, flanqueó a los chilenos por el sector izquierdo. Aquellos, ejecutaron un contra ataque con su caballería a efecto de romper parte de las posiciones peruanas, pero la carga logró ser contenida. Cáceres, entonces dispuso ejecutar un último ataque contra el centro del ejército chileno, al cual logró destruirlos completamente. Los sobrevivientes se desbandaron dejando pertrechos y rifles. Los peruanos habían logrado, después de nueve horas de intenso combate, una victoria total.

La orgullosa columna chilena había acusado un aproximado de 800 bajas, incluyendo 56 prisioneros de guerra. Perdieron además, toda su artillería y gran cantidad de pertrechos. Los peruanos, por su parte, tuvieron cerca de 500 bajas, entre muertos y heridos, lo que demuestra el fragor e intensidad de la batalla.

Ante la falta de caballería, los peruanos se vieron imposibilitados de consolidar la victoria y no pudieron seguir a sus adversarios más allá de la colina de Minta, ubicada a dos leguas de distancia de sus posiciones iniciales. Fue sin duda un resultado, que significó un aliciente moral para las tropas y dejó muy claro el valor, el arrojo y el heroísmo de la infantería peruana.

Nuestro triunfo en Tarapacá, desafortunadamente, no cambió los resultados estratégicos del conflicto y el ejército peruano se dirigió hacia el puerto de Arica, justamente, uno de los objetivos chilenos. Pocas semanas después de Tarapacá, el alto mando chileno concentró veinte transportes en Pisagua y el 24 de febrero de 1880, frente a la bahía de Pacocha, en Moquegua, al norte de Arica, desembarcó un ejército de 12,000 hombres. A la cabeza de las fuerzas chilenas se encontraba su nuevo comandante en jefe, General Baquedano. Dicha fuerza enfrentó a los peruanos en la batalla de Los Ángeles.

La Batalla de Tarapacá, fue uno de los triunfos más nítidos y gloriosos que registran los anales de la Historia Militar del Perú. Ella expresa, con entereza, el triunfo del espíritu sobre la materia, sobre el hambre, la sed y el infortunio.

Los peruanos se impusieron, a pesar de la Absoluta falta de recursos logísticos, sucesión desventurada de reveses. Agotamiento total, producto de una extraordinaria marcha a través del desierto, bajo la persecución del enemigo y, como si esto fuera poco, el hecho de que las tropas enemigas rodeaban, desde las alturas, a las disminuidas fuerzas peruanas. Sin embargo, en una reacción increíble, nuestros compatriotas asumieron la iniciativa, que más tarde les permitió conseguir tan brillante victoria para nuestra Patria.

Las tropas de Cáceres, haciendo derroche de valor, sin más escudo que sus pechos, ni más armas que sus bayonetas, emprendieron el feroz asalto en toda la línea.

La caballería chilena trató de restablecer el equilibrio, pero el batallón Iquique, al mando del coronel Alfonso Ugarte, quien se interpuso a pie firme, contuvo la carga con sus fuegos y actuó enérgicamente haciendo volver grupas al enemigo.

Las tropas de Bolognesi y Castañón, lanzaron un poderoso contraataque y rechazaron a las fuerzas chilenas, que derrotadas, huyeron en completo desorden, dejando en el campo banderas de guerra, armamento, material y el cadáver de su jefe. A las 5 de la tarde y después de haber combatido durante casi nueve horas consecutivas, las tropas peruanas, desprovistas de municiones, pero empuñando con coraje sus armas, con las bayonetas caladas, perseguían a los chilenos que escapaban despavoridos.

El artífice de esta victoria fue Andrés Avelino Cáceres, gloria de nuestro Ejército y símbolo de la resistencia nacional durante la infausta guerra del salitre. Él, en todas sus acciones, puso en evidencia sus conocimientos y sus grandes cualidades de soldado de infantería.

Cáceres confirmó la excelencia de su mando y de su alta preparación profesional, demostradas en Tarapacá, en todas las actividades posteriores, y con verdad se puede decir, que dominó la escena peruana en los 30 años siguientes.

Su desempeño en la gloriosa campaña de La Breña, lo elevó al sitial más encumbrado de la consideración nacional, pues supo, allí demostrar que el espíritu, el sentimiento patriótico, el ideal militar del cumplimiento del deber, son fuerzas morales capaces de imponerse a las más grandes dificultades materiales.

Cáceres sigue siendo el invencible “Brujo de los Andes” y la remembranza de su gesta heroica, puede conducir a la nación a la conquista de sus aspiraciones y al logro de sus ideales, y enrumbarnos por derroteros de luz y grandeza, como lo hizo con los breñeros y los hombres del Ande, cuando le dijeron: “Taita los cobardes aquí no existen, los leales te acompañaremos hasta la muerte”.

Con sus bravos combatientes puso virtual asedio a Lima, ocupada por Linch, no dejándole a éste, otra puerta de escape que por el océano. Por todo ello, Cáceres se constituyó en el símbolo, de la dignidad nacional.

La patria necesita de nosotros. Que nos necesita para defenderla y nos necesita en la paz, para construir nuestra propia identidad luchando contra la pobreza y la ignorancia.

Ganamos en la batalla de Tarapacá y perdimos Tarapacá. Tarapacá nos duele y al mismo tiempo nos encumbra. Tarapacá es el nombre que con más dolor repetimos todos los 27 de noviembre. Cáceres el símbolo de coraje y dignidad, Angamos nuestro dolor intenso. Grau, el hombre que jamás morirá.

El enemigo del Perú ha sido y es la ignorancia. Cuando nos sorprendió la guerra del salitre teníamos el 85% de analfabetos.

Por Grau, por Bolognesi, por Cáceres, por Mariano Santos, por Quiñones. Por los cientos de héroes que ofrendaron su vida, hagamos de esta nuestra patria un país culto, educado y bien informado: allí está la clave de la capacidad de disuasión.

Un país culto es respetable y respetado. Un pueblo culto es invencible. Este es nuestro reto y podemos lograrlo.

DISCURSO DE ORDEN EN LA BSFI
POR LA BATALLA DE ARICA
DEL GENERAL DE DIVISIÓN
FRANCISCO ANTONIO VARGAS VACA
5 DE JUNIO DEL 2014

Disertar en nuestra Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, la primera institución del Perú y América creada con fines cívico-patrióticos en 1857 y donde se exalta el glorioso pasado de nuestra patria es un marcado privilegio; pero si además de ello, haber sido designado para disertar sobre un evento tan trascendental y de tanta recordación para nuestro país, como es la batalla de Arica; entonces este privilegio se convierte en un señalado honor, que tendré presente por el resto de mi mortal existencia.

Por ello, agradezco la designación y el honor que me hace el Sr. General de División Presidente de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, al darme la oportunidad de disertar ante tan selecto auditorio.

Los discursos sobre la batalla de Arica, normalmente comprenden un vibrante relato de los hechos históricos, una pincelada sobre la solicitud de rendición a cargo del emisario chileno, una reflexión sobre el significado de la famosa frase del Coronel Francisco Bolognesi, una narración de la batalla, y un homenaje a los actores de esta tragedia. Pero, creo que el elevado nivel de los presentes me releva de la narración histórica y me permite hacer algunas reflexiones sobre los hechos, de manera directa.

Y es que al repasar los libros de historia que tratan sobre la epopeya de Arica, inmediatamente surgió en mi mente una primera interrogante, que me permito plantear: ¿Cómo pudimos llegar a esto? ¿Cómo pudo ser que un país tan rico en recursos y con gente con tantas excelencias, llegue a una situación tan extrema como Arica?

¿Cómo pudo suceder que un país, heredero del más grande imperio de América – el Tahuantinsuyo – y heredero de una de las pocas culturas primigenias del mundo – la cultura incaica - ; y a su vez, depositario del virreinato más poderoso de esta parte del planeta, se convierta en una República libre pero caótica, y se vea doblegada por otro país más pequeño, con menos recursos, y que sólo llegó a ser una Capitanía tutelada por nuestro virreinato?

Y es que si nos situamos en el momento en que Chile nos declara la guerra el 5 de abril de 1879, encontraremos que durante los primeros 58 años de República, estuvimos desunidos, enfrentados peruano contra peruano, y con una débil identidad nacional, donde los intereses personales y de grupo se antepusieron al interés de la nación en su conjunto,

no habíamos dejado de lado nuestras diferencias, nuestras ambiciones subalternas, perdimos más de cincuenta años en rencillas internas, el país fue un desorden; y entonces, ante una amenaza exterior, no reaccionamos unidos y no enfrentamos todos juntos la amenaza. Las diferencias entre uno y otro, nos llevó a la debacle ante la prueba de una guerra. Muchos peruanos quisieron sacar partido de la situación.

Es decir, el día que se inició la guerra, ya la habíamos perdido. Chile no nos ganó la guerra, nosotros la perdimos. Ante la cruda posible respuesta a la primera interrogante, preguntémonos: ¿Hemos aprendido la lección de Arica? Ahora nuestra población, civiles y militares ¿Estamos fuertemente unidos para enfrentar las amenazas extran-

¿Estamos unidos para enfrentar con éxito el terrorismo y el narcotráfico internacional? En buena cuenta ¿Hemos aprendido la lección de Arica?

Dejemos ahí esta reflexión por un momento, y pasemos a una segunda interrogante, que asaltaría a cualquier lector de nuestra historia: ¿Cómo pudo suceder que después de ser vencedores en el Combate del 2 de mayo de 1866, sólo catorce años más tarde, tuvimos un desastre, una hecatombe para nuestras armas en 1880?

¿Cómo pudo suceder que después de vencer en 1866 en el Callao, tengamos una derrota contundente en 1880 en Arica? ¿Qué sucedió en esos 14 años?

Y es que es particularmente importante reflexionar sobre las circunstancias que condujeron a la epopeya de Arica.

Recordemos que en el Combate del Callao, más conocido como Combate del 2 de mayo de 1866, el Presidente General Mariano Ignacio Prado dirigió personalmente las defensas del puerto contra la amenaza exterior, constituida por la formidable escuadra española. En ese glorioso día peleamos juntos: ecuatorianos, peruanos y chilenos, civiles y militares, gobernantes y ciudadanos; de esa unión nació la victoria.

El General Mariano Ignacio Prado gobernó hasta 1868; desde enero del 68 hasta agosto del 72, tuvimos 9 gobernantes en sólo 4 años; hasta que fue elegido el Dr. Manuel Pardo y Lavalle, el primer civil que llega a la Presidencia por elecciones, luego de más de 50 años de República; esto demuestra la falta de estabilidad política de nuestra República en esos años.

Una de las primeras disposiciones del Presidente civil Manuel Pardo y Lavalle fue reducir nuestro Ejército de Línea a 2,200 efectivos y los

distribuyó en todo el territorio para develar los 34 levantamientos que hubieron en su gobierno; así mismo, distribuyó el armamento del Ejército de Línea en la población para reforzar la Guardia Nacional, y anuló las compras de armamento y naves blindadas; además y lo más grave: firmó un Tratado Defensivo con Bolivia, país que ya tenía serios problemas políticos con Chile. Es decir degradó a su mínima expresión nuestro sistema de defensa nacional y nos puso en un grave riesgo a nivel internacional.

Así llegamos a 1876, en que el General Mariano Ignacio Prado asume nuevamente la Presidencia; el General Prado trató de recomponer el Ejército, pero el liderazgo de los jefes, la experiencia de los Oficiales, la capacidad de las Unidades no se consigue de un momento a otro; es un proceso continuo y permanente. En esa penosa situación, llegamos al 5 de abril de 1879 en que Chile nos declara la guerra; luego, de seis meses de brillante campaña marítima de nuestra Armada, en octubre capturan el Huáscar y perdemos al Almirante Grau; y con él, perdemos nuestra capacidad de actuar en el mar.

Luego, el 27 noviembre de 1879 llegaría la victoria de Tarapacá, sin embargo, después de la victoria, las tropas peruanas iniciaron una penosa retirada hacia Arica, las tropas chilenas ocuparon esta provincia. En esas circunstancias, el presidente Mariano Ignacio Prado viaja a Europa en plena guerra, en circunstancias particularmente difíciles para el país. Nicolás de Piérola se autoproclama Presidente, y el 23 de diciembre de 1879 entra a Palacio de Gobierno; su primera disposición fue relevar a gran parte de los mandos militares y colocar a “civiles pierolistas” otorgándoles el grado de coronel. Las derrotas se sucederían hasta el desastre en el Alto de la Alianza el 26 de mayo de 1880, que sería el preámbulo de la batalla de Arica.

El día de la batalla de Arica, el 7 de junio de 1880, el Presidente del Perú era el abogado Nicolás de Piérola, permanente conspirador, que

vivió muchos años en Chile; y el Jefe del Ejército del Sur era el Contralmirante Lizardo Montero, prestigioso marino, que había derrotado a Piérola en uno de sus tantos levantamientos. Piérola no apoyó a Montero, no le envió refuerzos ni abastecimientos y contribuyó a la derrota del Ejército del Sur, que culminó con la tragedia de Arica. Ni siquiera por la Patria amenazada, los políticos pierolistas olvidaron sus rencillas personales con los militares.

Entonces surge inevitable la pregunta: ¿Cómo pudo ser que ante la amenaza exterior, la clase política y el Alto Mando Militar no dejen de lado sus enfrentamientos particulares, no tomen sus previsiones, no planeen, ni conduzcan las operaciones militares en conjunto, y hayan permitido que 1,700 peruanos se encuentren en tan desgraciada situación en Arica?

Nuestra historia nos dice que los políticos y los militares estaban más preocupados por sus enfrentamientos personales, por sus ambiciones de poder, conformaban dos mundos separados, que vivían de espaldas, y enfrentados unos a otros.

Y ante ello ¿Hemos aprendido la lección de Arica? ¿Tenemos ahora a una clase política y a un estamento militar debidamente unido y coherente?; los políticos ¿Respetan y apoyan adecuadamente a los militares en actividad y en retiro? Y los militares ¿Están subordinados al poder constitucional, como reza nuestra Constitución; y no están sometidos al poder civil, como muchos quisieran? En pocas palabras: Ahora ¿Tenemos una sana, adecuada y sólida relación civil militar?

Por otra parte, ahora que se han cerrado nuestras fronteras y se oyen voces de reducir a las Fuerzas Armadas a su mínima expresión, recordemos lo sucedido antes de 1879; y es que al reunir 600 hombres y vestirlos de uniforme, no se consigue un Batallón, es decir una unidad entrenada que combate en conjunto, se requiere capacitación,

entrenamiento, liderazgo, confianza y tiempo; lo mismo se podría decir de la tripulación de un buque de guerra, o de la dotación de pilotos y operadores de una Base Aérea.

Ante estas dos interrogantes, surge inmediatamente una tercera: ¿Cuál fue la causa – la profunda y verdadera causa – del desastre de Arica? Si nos ponemos la mano al pecho, en un colectivo acto de contrición, encontraremos no una, sino varias causas del desastre: Falta de responsabilidad, imprevisión, mediocridad, incapacidad, incompetencia, desunión de la sociedad peruana, corrupción, enfrentamientos internos entre peruanos, falta de altura de estadista en la clase gobernante, y falta de preparación en el estamento militar.

En Arica no solo fue derrotado el Coronel Bolognesi, sus Oficiales y su tropa. En Arica, tampoco fue derrotado el Ejército o la Marina solamente; en Arica, fue derrotado toda la nación peruana, que no supo unirse y defenderse; fue derrotado todo el Estado Peruano, que no pudo cumplir con uno de sus deberes fundamentales, y no pudo cumplir con dar seguridad a nuestros ciudadanos y no pudo preservar nuestro patrimonio, perdiéndose inmensos territorios; pues en Arica se termina la Campaña del Sur en la guerra de conquista que Chile emprendió contra el Perú.

Estoy seguro que cada uno de Uds. tiene una respuesta a estas –tal vez– insolentes preguntas, cada uno de Uds. tiene su propia opinión acerca de estas –tal vez– atrevidas reflexiones; pero si he logrado mover su conciencia hacia estos temas, entonces habré logrado el propósito de este discurso. Sin embargo, a riesgo de ser desaforado, permítanme una cuarta y última interrogante: ¿Qué creen que pensaban los 1,700 peruanos que defendían la Guarnición de Arica en los días anteriores a la batalla? ¿Qué podría pasar por la cabeza de nuestros compatriotas en el morro, la semana anterior al 7 de junio?

Los invito a realizar un ejercicio mental: Pongámonos en la situación de los combatientes en el morro de Arica el 1 de junio de 1880. En esa fecha, conocían de la derrota en la Batalla del Alto de la Alianza, de la ocupación de Tacna, de la deserción del Ejército boliviano, conocían que los peruanos sumaban cerca de 1,700 hombres, de los cuales la mayoría eran los llamados “cívicos”, es decir ciudadanos recién enrolados durante la guerra, mal vestidos, peor equipados, con escasas municiones y medios, con mucho entusiasmo, pero muy poca preparación militar, no disponían de Unidades de Caballería, y su Artillería apuntaba al mar, no era la más adecuada para el combate terrestre; finalmente, conocían que eran la última fuerza peruana en el sur del país.

Sobre el enemigo, los peruanos sabían que al norte se encontraban 15,000 soldados chilenos en Tacna que le cerraban el paso; al sur 5,000 chilenos habían ocupado Iquique, al este 6,500 efectivos le impedían replegarse hacia los Andes, y al oeste tenían el mar y toda la escuadra chilena; es decir, estaban rodeados por mar y tierra, sin posibilidades de retirada, sin posibilidades de refuerzos, y sin ninguna alternativa viable de obtener una victoria ante la superioridad militar del invasor. Imagínense que Uds. se encuentran en esa situación. Seguramente estudiarían sus opciones:

- Una: resistir lo más posible.
- Dos: Rendirse, hasta encontrarse en mejores condiciones para seguir combatiendo.

En esas condiciones extremas, pensemos: ¿Por qué no se rindieron? No serían la primera unidad militar en el mundo que se haya rendido. La historia militar mundial registra casos de rendición:

- Como cuando los musulmanes (Boaddil) se rindieron ante fuerzas españolas en Granada en 1492.

· O como la célebre rendición de los defensores holandeses en la guarnición de Breda ante los atacantes españoles en 1,625; cuando las tropas holandesas salieron de la ciudad, lo hicieron al paso de desfile, llevando sus banderas, uniformes y armas.

· Así mismo, hubieron Unidades británicas que se rindieron, a las fuerzas rebeldes durante la Guerra de Independencia norteamericana; particularmente en Saratoga (General Burgoyne) en 1777, y en Yorktown (Lord Cornwallis) en 1781. Las fuerzas británicas que se rindieron fueron tratadas con respeto y caballeridad.

· Además, todos conocían de la rendición del Brigadier español Rodil en 1826, dos años después de la batalla de Ayacucho. Cuando Rodil y 400 famélicos realistas entregaron la Fortaleza del Real Felipe, fueron recibidos con honores militares por los patriotas.

Entonces, ¿por qué el Coronel Bolognesi y los defensores de Arica no se rindieron?

¿No creen Uds. que esos Oficiales no pensaron en sus esposas, en sus hijos, en sus familias, en sus casas?

Yo creo que no se rindieron, porque ante tanta adversidad, ante tanta imprevisión, ante tanta mediocridad, ante tanta incapacidad y traición; alguien debía decirle al Perú y al mundo, que los peruanos somos un pueblo con dignidad, un pueblo con honor, un pueblo altivo y orgulloso. Y en esas tristes horas para nuestra Patria, alguien debía señalar el camino, marcar el rumbo, dar el ejemplo, e indicar que nuestro camino estaba signado por perseverar hasta el fin, por esforzarnos hasta el último aliento, por pelear hasta el último cartucho. Esa era nuestra única alternativa, rendirnos no era una opción. Y esa gloriosa decisión, marcó nuestro proceder en el resto de la guerra: en San Juan, en Miraflores, en la campaña de la Breña, en Sausini y en Huamachuco, nunca nos rendimos; y luego de esta guerra, continua-

mos, y nunca las armas peruanas se han rendido, ni en la guerra con Colombia, ni en la guerra con el Ecuador en 1941, ni en el Cenepa, ni en el Córdor, ni en el Proceso de Pacificación.

Y es que, como todos los Ejércitos, hemos tenido victorias y derrotas, pero nunca tuvo una rendición. Arica nos señaló el rumbo y los militares aprendimos la lección. Los militares peruanos jamás nos rendimos...

Creo que han sido suficientes interrogantes, suficientes reflexiones con motivo de la epopeya de Arica.

Finalmente, debo decirles que creo que los héroes de Arica, no se inmolaron para que les dediquen un discurso, no se sacrificaron para que calles y plazas lleven sus nombres grabados en bronce, no se sacrificaron para que les pinten un óleo, o les canten un himno, o les reciten algún poema, ni siquiera para que les escriban un libro. Creo que los héroes de Arica están por encima de todo ello.

Creo que lo que ellos buscaban, era que los tomemos como ejemplo, - que sean nuestro modelo a seguir, que todos los peruanos luchemos hasta el último aliento por nuestra Patria.

Ese sería el mejor homenaje que pudiéramos hacer a los héroes de Arica; el mejor homenaje que pudiéramos hacerles es tener hoy – en el momento presente – un país unido, integrado, fuerte, donde civiles y militares, políticos y ciudadanos, gobernantes y gobernados trabajen unidos y en armonía hasta el último aliento, y que, de ser el caso, peleen hasta el último cartucho, por un Perú más unido, más fuerte y solidario. El mejor homenaje que hoy podemos dar a los defensores del morro, es decirles, desde acá que hemos aprendido la lección, y que ellos nunca serán olvidados, que su ejemplo será seguido y jamás serán olvidados.

Y sobre el olvido, permítanme narrarles lo que mi padre, alguna vez me dijo, más o menos en los siguientes términos: “Los militares tenemos tres muertes, la primera sucede cuando nos dan de baja, la segunda es su muerte física; la tercera muerte de un militar sucede cuando lo olvidan, ésta es la última y definitiva muerte”. Por ello, nosotros decimos que Bolognesi nunca morirá, los defensores del morro nunca morirán, porque viven y vivirán eternamente en el pensamiento de todo buen peruano.

Y es que gracias a los defensores de Arica, somos un pueblo con honor, con dignidad, un pueblo que mira de frente, altivo y orgulloso, y que no tiene porque bajar la cabeza ante nada, ni ante nadie.

¡Honor y gloria al coronel Bolognesi, a sus oficiales y tropa! ¡Honor y gloria a los defensores del morro de Arica! Y gracias a ellos, gracias a su sacrificio podemos decir:

¡Honor y gloria a nuestra patria: el Perú!

AL FIN DE LA BATALLA, Y MUERTO EL COMBATIENTE

Al fin de la batalla,
y muerto el combatiente, vino hacia él un hombre
y le dijo: «¡No mueras, te amo tanto!»
Pero el cadáver ¡ay! siguió muriendo.

Se le acercaron dos y repitiéronle:
«¡No nos dejes! ¡Valor! ¡Vuelve a la vida!»
Pero el cadáver ¡ay! siguió muriendo.

Acudieron a él veinte, cien, mil, quinientos mil,
clamando «¡Tanto amor y no poder nada contra la muerte!»
Pero el cadáver ¡ay! siguió muriendo.

Le rodearon millones de individuos,
con un ruego común: «¡Quédate hermano!»
Pero el cadáver ¡ay! siguió muriendo.

Entonces todos los hombres de la tierra
le rodearon; les vio el cadáver triste, emocionado;
incorporóse lentamente,
abrazó al primer hombre; echóse a andar...

César Vallejo

HOMENAJE AL EJÉRCITO DEL PERÚ

DICIEMBRE 2003

A nuestro Ejército lo sustentan valores que explican el importante rol que ha tenido a lo largo de la historia de nuestro país: honor, valentía, dignidad, entrega generosa a su elevada misión, y grandeza para soportar incomprensiones interesadas y hasta ingratitudes de quienes recibieron el beneficio de su sangre, y a pesar de ello continuar adelante con el mismo fervor en su permanente e inquebrantable decisión de garantizar paz y seguridad como base de la posibilidad de progreso y bienestar de todos los peruanos.

Los sentimientos que admiramos en nuestro Ejército: un profundo amor a la patria, mística de entrega al servicio de sus más elevados intereses, espíritu de sacrificio para actuar tenazmente en su defensa, en la búsqueda permanente de su seguridad y en la lucha contra la lacra del terrorismo, a pesar de las limitaciones de nuestra realidad y aún de las incomprensiones y juicios ingratos de intereses que lo atacan en busca de reducir su moral y su capacidad operativa, para obtener ventaja en la siguiente confrontación que siempre está en acecho y en espera de agredir nuevamente para imponer sus intereses ajenos al interés nacional.

Toca las fibras más sensibles del corazón, recordar hechos importantes jalonados en la historia de nuestro país en los cuales el Ejército del Perú ha sido protagonista principal y ha contribuido a la conformación de la esencia del ser nacional.

Nadie puede negar la importancia de la acción del Ejército en la vida nacional, páginas de gloria y de gran dolor lo confirman. Debemos recordar jornadas de inaudito heroísmo como la de Francisco Bolognesi y los hombres que lo acompañaron en la gesta de Arica y seguramente volveremos a sentir la gratitud que brota de lo profundo de nuestro ser por ese sacrificio que nos legó dignidad ante la adversidad, y que selló el lema que inspira a todo peruano para esforzarnos al máximo de nuestras posibilidades: “Hasta quemar el último cartucho”. Frase que encarnan a los mártires del Morro y que son nuestra inspiración. Es su nombre, su heroísmo, su entrega, la que nos motiva.

Honor a estos insignes hombres que iluminan la conducta de cada oficial, de cada soldado, de cada peruano.

La historia de nuestro Ejército, desde Ayacucho hasta el Cenepa, es una historia escrita con sangre y lágrimas, formada por páginas heroicas, fuente de inspiración permanente para todas las generaciones venideras. Nuestro lema: “La experiencia al servicio de la Patria” nos dicta el compromiso de mantener vivo el recuerdo de estos hechos ejemplares de patriotismo y valor.

La Batalla de Ayacucho, que el 9 de Diciembre de 1824 selló nuestra independencia; epopeya gloriosa en la que Sucre con su célebre arenga inflamó el corazón de los soldados. Esa arenga vigente en todo tiempo: “De los esfuerzos de hoy depende la suerte de América del Sur”.

Vigente, sí, como reclamo permanente de los pueblos de Ibero América. Nuestros pueblos se mantuviera unidos, si esa noble y natural hermandad que nos dio la victoria en Ayacucho fuera permanente, ninguna ambición imperialista como la de Inglaterra en 1879 nos

hubiera hundido en una guerra fratricida. Pero olvidamos la famosa arenga, perdimos de vista al verdadero monstruo y entramos a una guerra absurda en total desigualdad de condiciones.

En esa época el guano y el salitre eran tan valiosos como lo es hoy el petróleo, y esa fue la razón de la codicia. Inglaterra armó a Chile.

En 1857 nuestro presupuesto dependía en un 83% del gran fertilizante de origen orgánico y las islas más productivas se encontraban frente a nuestra provincia litoral de Tarapacá, y el salitre, fertilizante mineral y componente de la pólvora, también estaba en Tarapacá. Manuel Pardo, el consignatario, expropió el salitre tarapaqueño para entregarlo a la administración de su grupo. Esta medida monopólica afectó al capitalismo inglés, y las consecuencias fueron catastróficas. ¡Cuántas vidas valiosas!, ¡cuánto sacrificio absolutamente injusto! Vidas valiosas inmoladas, escenas de inaudito heroísmo como las de Grau y Bolognesi y los héroes que los acompañaron.

Cuando los invasores chilenos después de las operaciones de San Juan y Miraflores habían conseguido la victoria militar y solo faltaba el acta final de rendición, Piérola y todos, nacionales y extranjeros, así lo habían reconocido, cuando hasta se hablaba de un protectorado Chileno en el Perú, surge Andrés Avelino Cáceres con su ejército de resistencia nacional.

Este insigne peruano, que, como jefe de escolta de Ramón Castilla había combatido en el conflicto con el Ecuador, veinte años atrás, que participó en el Combate del 2 de mayo al mando del fuerte Ayacucho, fue el artífice de la extraordinaria victoria en Tarapacá, y combatió en el Alto de la Alianza, este heroico soldado, gravemente herido, en el combate de Miraflores, decide no aceptar la derrota. Recoge el pabellón nacional y lo conduce a las más altas cumbres de los Andes.

Es entonces, que la ocupación chilena, instalada en Lima, en nuestros edificios más importantes, como la Universidad de San Marcos y la Biblioteca Nacional, de prepotente y altiva, se convierte en temerosa. Los chilenos son retados por Cáceres a un terreno en el cual no contaban con su escuadra, ni les servía para nada la superioridad de sus equipos militares. Ahora se encontraban con un peruano que manejaba la galga, la honda y el rejón, y que por cada metro de terreno cedido era un chileno muerto, herido o en fuga. Allí, en los cerros nevados, los ojos de los chilenos ya no estaban rojos de codicia sino de ciegos por el resplandor de la nieve contra la cual no sabían protegerse. La galga, el soroche y la sorpresa fueron los aliados de los Breñeros, y su lealtad inspirada por un verdadero patriota.

Cáceres inicia su campaña con 16 hombres, la mayoría enfermos, pero habla quechua y, al mes, cuenta con cien soldados que serán la base del Batallón Jauja. Ese fue Cáceres, ese, el paradigma de nuestro ejército, ese, el hombre que por haber sido respetado hasta por la muerte cuando se enfrentaba a pecho abierto contra el enemigo, pudo, como ninguno, disfrutar del amor de su patria y seguir a su servicio, con la dignidad y la abnegación de todo un héroe.

¿Cómo resumir en unas cuantas palabras la historia gloriosa de nuestro Ejército?, ¿Cómo rendirle un merecido homenaje en su día?, ¿Cómo resaltar sus gestas gloriosas?

Nunca como ahora, he sentido la imperiosa necesidad de manejar la palabra, de conseguir que la palabra exprese lo que siente el corazón. Quiero rendir homenaje en esta ocasión, al soldado actual, a ese que resguarda nuestras fronteras en los últimos rincones, a ese que entrega todo lo mejor de él, en las tareas cotidianas. Como piloto de helicóptero tengo el privilegio de haber sido testigo de excepción de su valentía y su patriotismo cuando compartíamos el rancho y per-

noctábamos en los mismos campamentos o chozas. Los vi atentos y decididos en Mesa Pelada, los vi defendiendo nuestras fronteras en Falso Paquisha, ellos, merecen, siempre, nuestro reconocimiento. Y si hablamos de reconocimiento y de justicia, no podemos dejar de mencionar a la familia de los héroes. Al heroísmo silencioso de sus esposas, el sacrificio de su familia. Dos hijos de Francisco Bolognesi se inmolaron en la infausta guerra del 79.

Doña Antonia Moreno de Cáceres acompañó a su marido en las más sacrificadas tareas de la resistencia, ... muchas damas conocen los lugares más remotos de nuestra patria, a ellas rindo hoy mi homenaje. Ellas son nuestro nexo con la juventud, son las portadoras de nuestras inquietudes y preocupaciones, son las que mantienen viva la llama del patriotismo y lo que quieran y decidan ellas será la juventud. Hijos y nietos las escuchan, ellas forjan la patria. La juventud sabe por ellas que todo acto heroico es y será reconocido.

Nada es inútil, todo tiene una razón y una recompensa, la juventud debe saber que en todo momento la patria necesita de nosotros. Nos necesita para defenderla en ocasiones como las de la infausta guerra del 79 y contra el terrorismo; y nos necesita en la paz para enfrentarnos a otro tipo de guerra como la ideológica y la económica por la que podrían someternos. Siempre tenemos retos, siempre hay amenazas.

La vida es lucha y para ganar toda clase de batallas hay que estar preparados.

Estas remembranzas de heroísmo tocan las fibras del corazón y nos recuerdan valores eternos como la dignidad, la justicia, la paz. Por ellos seremos mejores, emprenderemos la lucha por vencer nuestras propias debilidades, sabiendo que esta lucha es la más difícil pero la única para conseguir la paz tan ansiada.

Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son el espejo de la sociedad a la que pertenecen. A un pueblo educado, culto y bien informado le corresponderá un Ejército profesional, eficiente y cultor de los valores más elevados; esa es nuestra máxima aspiración y debe ser un objetivo nacional.

Sin justicia no hay paz, por lo tanto, buscaremos ser justos en todos nuestros actos en las grandes y pequeñas decisiones, y ser justos significa ser honrados, veraces, dignos y si lo conseguimos individual y colectivamente daremos gloria a nuestra Patria y seremos respetados por el mundo entero.

Las Instituciones reflejan en sus emblemas los ideales y valores que sustentan su existencia. El emblema del Ejército del Perú contiene el lema sagrado: “Hasta quemar el último cartucho”.

Acompañando este emblema oí unas palabras que me impresionaron porque las sentí verdaderas, y las comparto con ustedes: “Este emblema representa el honor, el valor, la honestidad y el respeto. Quien lo lleva, jamás traiciona estos principios. Quien lo ve, siente admiración y confianza. Porque es el emblema del soldado del Perú”.

Quiero resumir mi homenaje al Ejército de nuestra Patria, citando las palabras de un poeta peruano que en un momento de verdadera inspiración escribió:

*“Ver me parece, al aguerrido anciano,
en el estruendo del combate duro
de pie, imperturbable y mudo
con el firme valor de un espartano
Si no pudo vencer, honrarnos pudo
pues luchó hasta caer sobre el escudo
como el antiguo gladiador romano.”*

HOMENAJE AL EJÉRCITO DEL PERÚ EN ADOGEN 03 DICIEMBRE 2004

Las instituciones se nutren y se fortalecen con las obras de las personalidades que las conforman y logran su propio esplendor cuando estas, son capaces de mantener en alto la antorcha de sus ideales.

El Ejército del Perú, tiene una larga y brillante historia llena de heroísmo, de gloriosa dignidad. Francisco Bolognesi, es su patrono, la respuesta que este diera al enemigo es su ocasión. La epopeya del Morro, su grandeza; y su himno: es el honor que nos legaron los gloriosos capitanes que entregaron sus vidas junto a él.

Nuestro Ejército, nació de una proeza indescriptible, en las Pampas de la Quinua, en el cerro de Condorcunca, ese 9 de Diciembre. Nació con gloria, con pundonor, en el acto de justicia más notable de la historia. Nació predestinado para ser ejemplo y guía.

Es cierto que sus antecedentes más remotos están en la cultura Chavín y en la cultura Wari, en los ejércitos del Tawantinsuyo, y, aun después de la invasión española, en los incas de Vilcabamba al mando de Manco Inca; pero el “Escuadrón Auxiliares de Ica, y los batallones “Cazadores del Ejército” y “Veteranos de Jauja”.

Los soldados peruanos que conformaron el Ejército Unido Libertador, que en las Batallas de Junín y Ayacucho sellarían definitivamente nuestra independencia americana, ellos, esos valientes patriotas, son los que marcan el comienzo de esta historia.

¡Cuánto esfuerzo, trabajo y sacrificio durante nuestra vida republicana! ¡cuánta angustia, desazón y amargura! pero también, ¡Cuánta mística y heroísmo! Y en medio de esa vorágine de pasiones, logramos avanzar. Llegamos al nivel de organización que hoy, nos enorgullece. Estamos alcanzando el nivel cultural que José del Carmen Marín proyectó para las Fuerzas Armadas cuando fundó el CAEM. Con Ramón Castilla, el Ejército se modernizó y logró éxitos como los de 1859, defendiendo el territorio nacional en el conflicto con el Ecuador y en el Combate del 2 de mayo de 1866, cuando se desafió, definitivamente, con el apoyo de países hermanos, al terco invasor español.

Pero, 20 años después, como resultado de mezquinos intereses y nefastas rivalidades, que hoy debemos evitar, el Ejército Peruano, atraviesa por una crisis. Y es, en esas circunstancias que llega el horror de la guerra más absurda, injusta y desigual una guerra que nos sorprendió por lo inaudito, tal vez porque no estábamos preparados para imaginar, siquiera, que la ambición y la codicia de una potencia lejana, experimentada en esta clase de macabras jugarretas, podía hacer pelear, hasta desangrarse, a dos pueblos hermanos, que hacía, tan poco tiempo, habían unido fuerzas para arrojar a otro codicioso: Al invasor de siempre. Y todo, porque el salitre y guano de islas adquirieron gran importancia en Europa.

Nuestro máximo error, y hablo de tres países, Perú, Bolivia y Chile fue el no haber vislumbrado al monstruo manipulador y pueblos hermanos pueblos americanos, que recién estábamos construyendo nuestra insipiente independencia, tuvimos que pelear, encarnizadamente, bajo la sonrisa malévol y codiciosa de un viejo que hace pelear a unos imberbes. para sacar provecho.

¡Tarapacá es nuestro dolor en carne viva. ¡Arica, nuestra lacerante herida!

Durante esta infausta guerra, se ponen a prueba los valores del Ejército Peruano. Es entonces, cuando conocemos, muy de cerca, hasta dónde puede llegar el heroísmo y la sobrenatural entrega. Vemos conmovidos hasta la última fibra de nuestro ser, a Bolognesi, a Grau, a Leoncio Prado, a Alfonso Ugarte.

Hombres cuyo heroísmo jamás podremos describir. Vemos surgir tantos valores en medio de esa descomunal tragedia y es por ellos, que conocemos la suprema gloria y el ORGULLO de ser peruanos es por hechos de extraordinaria abnegación, dignidad y patriotismo como los de Andrés Avelino Cáceres, hombre ejemplar, que sabemos de lo que es capaz un verdadero peruano. Su fe y su entusiasmo, aún en los peores momentos son la tea encendida que nos alumbraba.

Cáceres tuvo fe en el Perú, luchó con toda su alma al frente del Batallón Zepita en San Francisco, en Tarapacá, en el Alto de la Alianza, peleó en primera línea, a pecho abierto, exhortando a sus soldados, en San Juan y Miraflores, donde recibió un balazo en el brazo. Convaleciente aún, estando en el hospital, convenció a otros valientes para emprender la resistencia.

En las montañas, junto con los heroicos breñeros, sufrió las inclemencias de la naturaleza, y el trago amargo del ataque de los traidores. Y a pesar de tantas adversidades, se mantuvo firme. Hizo temblar a los invasores, demostrando al mundo entero, con cuánta dignidad y valor, sabemos defendernos.

La libertad no consiste en hacer lo que nos gusta, sino en tener el derecho a hacer lo que debemos. (Papa Juan Pablo II)

Lo importante es que supimos aprender lecciones y en nombre de los hombres inmortales y, conmovidos e iluminados por su luz, empezamos la reconstrucción. Jamás, debemos olvidar las lecciones aprendidas en esa infausta guerra.

Nunca más la improvisación, nunca más la desunión, la miopía, nunca más, la indiferencia, hija de la ignorancia. Culturizar al pueblo y al Ejército esa es la meta y no hay alternativa o somos pueblos cultos y bien informados y por lo tanto dueños y señores de nuestro destino, o la ignorancia nos convertirá en esclavos. Tengamos claro que dentro de los conceptos modernos que propician la esclavitud, están, la falta de valores, la falta de mística, la falta de ideales, el consumismo. Nuestra ignorancia nos hace adictos a todo lo que nos trae la propaganda, y si no frenamos esa sumisión, tendremos una sociedad decadente. Seremos unos mediocres imitadores y en vez de afrontar, con originalidad, nuestros problemas, nos pasaremos dependiendo de potencias extranjeras.

Pueblo y Fuerzas Armadas, en actitud solidaria y digna, ese es el ideal y para conseguirlo, tendremos que propiciar un ambiente de auténticos valores. Toda buena conducta se dará en nuestras filas.

El ejemplo educador infalible: “La educación es la llave para abrir la puerta de oro de la libertad” (George Washington Carver) y así comprometeremos a los medios de comunicación bien intencionados, mejor aún, crearemos nuestros propios medio de comunicación: ilustrativos y amenos para mantener informada a la población de nuestros objetivos y logros, y con toda seguridad, el pueblo, al ver que en nuestras Fuerzas Armadas hay humanismo y justicia, cerrará filas con nosotros hacia el progreso y hacia la independencia económica y cultural y lograremos la paz. En este aspecto también estamos avanzando.

La política de Comando 2004, planteada por el actual Comandante General del Ejército, General EP José Graham Ayllón, en el Plan de Desarrollo Institucional, subraya entre otros temas, la necesidad de “integrar plenamente al Ejército en la sociedad peruana, dentro del marco constitucional, el respeto a los Derechos Humanos y de los intereses del país”. Y lo que es muy importante “alcanzar y mantener una sólida cultura institucional, basada en el fomento de los valores morales” eso es, precisamente, lo que debemos hacer. Nuestro más sincero y cálido aplauso por esta brillante conducción.

El Ejército del Perú, nuestro Ejército está en la línea correcta. Después de la reconstrucción nacional que emprendió Cáceres y de una modernización de las Fuerzas Armadas, empezamos ya, a percibir esta actitud y es la que propició las victorias militares en los conflictos con Colombia y con Ecuador, en Falso Paquisha, Falso Mayaycu, Falso Machinasa y en 1995 en el Cenepa.

Los que pueden renunciar a la libertad para obtener una pequeña seguridad temporal, no merecen ni libertad ni seguridad. (Benjamín Franklin)

En 1982, nos enfrentamos a otro tipo de problemas: la situación en el país, se tornó tan grave que las Fuerzas Armadas, por mandato de gobiernos democráticamente elegidos, tuvieron que asumir la conducción militar de la lucha contra el terrorismo ¿y a ellos los quieren enjuiciar? ¿Quién entiende?.

Y como en toda acción atípica, una situación de caos y demencial agresión, se recurre a todas las formas de protección a la comunidad, en esta, desesperada situación, se cometen errores, pero también hay aciertos, buena voluntad, sanas intenciones, y son los aciertos los que al fin y al cabo, nos devuelven la paz.

Acierito fue, descubrir, por fin, que la sabia inserción de las Fuerzas Armadas en los proyectos de desarrollo de las comunidades, es la que nos devuelve la paz. Otra vez, nos convencimos, que cuando el pueblo y las Fuerzas Armadas van en una soladirección y trabajan y luchan juntos por el bien del Perú, se resuelven los problemas.

Honor y gloria a los valientes de ayer, de hoy y de siempre, gloria al Ejército del Perú, que nos garantiza la paz.

Honor al Ejército del Perú, evocando a los hombres que ayer le dieron gloria y felicitando a los que hoy trabajan por su engrandecimiento.

HOMENAJE A LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN ADOGEN

Octubre 2003

Hablar de Miguel Grau es hablar de nuestra Marina de Guerra, imposible no relacionarla con el hombre que le dejó la herencia de su nombre y su heroísmo, distinguiéndola, para siempre del resto de Instituciones Navales del mundo.

Nuestra Marina de Guerra es la heredera legítima de la gloria de Grau. La lucha de Miguel Grau antes y durante la Guerra del Pacífico, nos demuestra la importancia de conocer la historia para no volver a cometer los errores que llevaron a nuestra nación a la catástrofe más grande de su vida republicana.

Conmemorar los hechos trascendentales nos permite percibir la situación actual y ver si estamos preparados para afrontar situaciones similares.

Que enaltecedor espejo es la vida de Grau. La previsión del marino, del guerrero, del profeta, que sabe la forma y modo en que debe acopiarse recursos y preparar voluntades para cumplir el mandato que da sustento a las instituciones tutelares; y la miopía, de quienes anteponen carencias y mezquinos intereses, al sagrado deber de garantizar la soberanía y la integridad de la nación.

Es Grau, el político, el visionario, el que ilumina de modo ejemplar ese momento trágico de nuestra historia y nos alerta, desde la bruma

gloriosa del pasado a ver la realidad presente y cuidar de que tan ingratos episodios no se repitan.

La historia nos dice que, cuando en 1868 gobernaba el Perú el coronel don José Balta, y Don Miguel Grau Seminario era Comandante del monitor Huáscar: El país experimentaba un fugaz e ilusorio momento de auge económico. Para sostener esta ilusión de modernidad, el coronel Balta recurre a una política de empréstitos, sin sustento real en la balanza de pagos, y el país se precipita a la crisis económica de 1870. Chile ha ordenado, mientras tanto, la construcción de los blindados Blanco Encalada y Cochrane en Inglaterra y, pese a la recesión, el Coronel Balta se ve obligado a encargarse de la construcción de dos blindados, aún más poderosos y pertrechados que aquellos.

Son tiempos de crisis. Don Manuel Pardo, jefe y fundador del Partido Civil, gana las elecciones propugnando el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas, pero rechazando su participación hegemónica en la vida política del país, que, según él, conducía inexorablemente al mal uso del poder y al desprestigio de la institucionalidad castrense.

Cuando asume el poder, encuentra la hacienda pública en ruinas y al país sumido en el desconcierto y euforia antimilitarista. Pardo, frente a la precaria situación económica, anula la compra de los blindados y provoca la fractura del equilibrio estratégico en el Pacífico, a favor de Chile.

A 5 años del estallido de la guerra, el marino visionario, junto a don José Rosendo Carreño, se opone a la rescisión del contrato. La suerte del Perú está echada y queda, para nosotros, la gran lección del Almirante, luchando contra molinos de viento y tratando de alertar, sin éxito, a una clase política, sorda y ciega al interés nacional.

En 1875 y en un acto cabal de soberanía, pero sin el sustento bélico para hacerlo respetar, el gobierno de Pardo expropia las salitreras que están en manos de capitalistas chilenos y peruanos.

Como Comandante General de la Marina, Grau envía un informe pormenorizado al Supremo Gobierno, explicando la situación real de su arma, la capacidad operativa y humana de los buques, insistiendo en sus deficiencias.

Reclama la urgencia de potenciar los buques capacitar a sus hombres, además de otras medidas correctivas. Los políticos desestiman el informe.

Don Manuel Pardo, antes de caer asesinado, se ha informado de manera patética de los preparativos de Chile para la guerra y propugna el acopio de fondos, mediante una ley que grave con un impuesto las mercaderías que tengan más de 100 kilos de peso. Lamentablemente el impuesto no se cobra y el Perú se expone a la codicia del agresor extranjero.

Se acuña la célebre frase: “El Perú tiene dos blindados que lo defienden: Bolivia y Argentina”. nuevamente la miopía de los políticos de entonces, abona el terreno para la agresión. Falta solo un pretexto para que se inicie el conflicto y los agresores formalizan su intento el 5 de Abril de 1879. Han sido inútiles los esfuerzos del Almirante para ganar tiempo, reparar las naves y tentar la suerte de la guerra con un mínimo de posibilidades de victoria.

Grau entra a la guerra consciente de la situación, con una Armada precaria. El momento estelar en la vida del héroe, ocurre luego, con las grandes campañas que libra, al mando de su inmortal y frágil monitor, poniendo en jaque y obteniendo victorias sucesivas sobre una

escuadra enemiga, veces más potente debido al apoyo de Inglaterra. Ha regresado al Callao luego de sucesivas victorias. Recibe un gran homenaje popular y el escaso tiempo que le queda lo dedica a su familia y a reparar las averías sufridas en su nave durante la intensa campaña. El “Independencia” ya no existe y está solo, frente a la gloria y la admiración del mundo entero.

Terminada una rápida acción de mantenimiento en el Callao, consciente de que marcha hacia la muerte, se hace a la mar nuevamente, y se dirige hacia Iquique. La noche del 10 de Julio libra combate con los navíos Cochrane, Magallanes, Abtao y Matías Cousiño y obtiene la rendición de este último.

El 23 de Julio logra la rendición del Rímac, transporte de guerra chileno, y captura al escuadrón Carabineros de Yungay, caballos, pertrechos, municiones y gran cantidad de material bélico. El suceso causa, en Santiago, una virtual conmoción. Se apedrea al Ministro de Guerra, se insulta al Presidente y, junto con el Ministro, se ven obligados a dimitir varios altos oficiales, incluso el comandante de la escuadra Rebolledo y el comandante del Cochrane, Simpson.

El 28 de agosto libra Grau un combate de artillería de cuatro horas con las baterías de Antofagasta y los buques Magallanes, Abtao y Limarí. En este combate muere a bordo del Huáscar el Teniente Carlos de los Heros, mientras el Teniente Fermín Diez Canseco se lanza al agua y logra desviar la trayectoria de un torpedo que los chilenos disparan contra el monitor. El 30 de agosto el Huáscar llega a Iquique, zarpa esa misma tarde en dirección a Arica, sirviendo de convoy al transporte Chalaco, cargado con municiones de guerra. El 31 de agosto recibe Grau en Arica el grado de Contralmirante y con él espadas, joyas y medallas honoríficas.

A solas con su paisano y concluida la ceremonia, confía a su antiguo amigo Lizardo Montero, su preocupación: “Todo está muy bien — dice—, pero ¿cuándollegan las granadas para mi buque?”.

Dos días después, Grau solicita el inmediato ascenso de los jefes y oficiales a su mando a la clase inmediata superior, y el título de guardiamarinas para los aspirantes. Grau, sale de Arica el 30 de setiembre y, junto con la Unión, toma el puerto de Coquimbo sin resistencia. Regresa de inmediato hacia Antofagasta al tener noticias de que Chile prepara una gran expedición al Perú.

Al amanecer del 8 de Octubre, entre Mejillones y Antofagasta, el Huáscar y la Unión son avistados por una patrulla de la escuadra enemiga. Los chilenos han dividido estratégicamente su armada con el objeto de interceptar al Huáscar y darle caza. Se trata del Blanco Encalada, la Covadonga y el Matías Cousiño. Grau logra burlar la amenaza de estas naves e intenta romper el bloqueo cuando divisa tres humos en el horizonte. Son el Cochrane, el O’Higgins y el Loa. Grau comprende que no tiene escapatoria y se apresta a presentar combate, en absoluta inferioridad de condiciones. La Unión logra abrirse paso y huir, debido a la mayor rapidez de su desplazamiento.

Producido el combate los disparos del Huáscar no logran mellar el pesado y grueso blindaje del Cochrane, navío de 3600 toneladas. Sus disparos, en cambio, causan graves daños al monitor antes que el Blanco Encalada inicie su primer cañonazo, a 600 yardas de distancia. A las 9.35 minutos de aquella infausta mañana, una granada revienta en la torre de mando del Huáscar y Grau queda hecho pedazos, junto a su ayudante don Diego Ferré.

Se ha cumplido el destino del héroe, la Patria sucumbe y queda para nosotros la gran lección de su vida, entregada por entero al cumpli-

miento del deber y en un sitio pocas veces alcanzado por la especie humana. Queda también la sensación de que, con Grau, hemos muerto y renacido, a la vez, para cumplir a cabalidad nuestro destino. La Patria es Grau y la Patria somos todos nosotros. El destacado historiador venezolano Jacinto López escribió:

“La figura de Grau en esta guerra es un monumento de la Historia de América”. “Grau es honra y gloria del Perú y del género humano. Su ejemplo es una fuente de elevación de energías, de grandes y supremos pensamientos y estímulos. Su herencia es patrimonio de la raza americana” “Este es un hecho sin precedentes en la historia de las guerras navales en el mundo entero. El Huáscar prestó servicios incomparables. El, solo, hizo la obra de una escuadra. Este es el interés y la lección de esta historia. Este es el milagro de la guerra naval en la Guerra del Pacífico”

El historiador Raúl Porras Barrenechea, en su “Elogio a Don Miguel Grau”, dice: “Grau fue y será el símbolo del Perú; el héroe peruano por excelencia, porque tuvo entre sus virtudes cardinales, algunas que eran suyas como brote milagroso del genio heroico, en su peruanísima lección de vencer sin odio y perder con gloria”

El dramaturgo y poeta Juan Ríos dice en su “Canto a Grau”:

*Yo canto al héroe y a la muerte del héroe.
Yo canto a Grau, Comandante del Huáscar;
Capitán de la agonía, triunfador del desastre.
Canto a la fraterna sangre de los héroes y
evoco a mi Almirante en el metal azul del cosmos.
Yo no lloro la tragedia de Angamos: yo la canto.
El barco es pequeño y el océano es inmenso,
pero la muerte es más grande y lo contiene todo*

José Gálvez Barrenechea, en una parte de su *Oda Pindárica a Grau*, dijo así:

*Todo lo fuiste, todo, en un instante:
la epopeya, el ensueño
la audacia y el misterio
lo incomprensible y casi inalcanzable
con que esperaba redimirse un pueblo.
La Patria,
tú tal vez como nadie lo sabías,
la forjan los que sufren, los que luchan,
los que se sacrifican
porque en el surco del pueblo, el sacrificio
es la única semilla
que hace brotar la flor del patriotismo.
Tú fuiste así, por eso
son eternos tu nombre y tu recuerdo.*

En el 182 Aniversario de nuestra Marina de Guerra, permítanme compartir con ustedes una estrofa de los versos del Joven poeta arequipeño, Miguel Torres Morales:

*¿Qué vil cañón y qué fatal granada
te segaron la vida?
mi corazón de niño lloró contigo amargamente, Grau,
contigo, yo aprendí lo que es querer de veras,
a besar tu imagen cual si fueras padre, o santo.
Mis lágrimas no conocieron odio
pues mis soledades
en cuartos y pasillos
me enseñaron a querer.*

*Esa grandeza de las diez de la mañana
me mostró al Perú que sangra todavía,
me mostró al Perú que muere sin descanso,
pero usted, mi Capitán, no muere nunca.
Es falso que una bomba pudo destrozaros.
es falso que de usted quedó solo una pierna.
Usted voló a la eternidad en cuerpo y alma.*

97 AÑOS EN EL CUSCO, LA ESPADA DEL PERUANO DEL MILENIO, EL GRAN ALMIRANTE MIGUEL GRAU SEMINARIO

La “Brigada 8”, es una asociación de 100 amigos del Ejército, Marina y Aviación, que desde hace 60 años nos reunimos los terceros jueves de cada mes. Antes de almorzar rendimos honores a nuestra Bandera, recordamos a los fundadores y los acontecimientos históricos de ese mes. Un brigadier pronuncia un corto Discurso de Orden.

Entre diferentes grupos intercambiamos ideas y anécdotas y algunos brigadieres dedicamos un tiempo para hablar en quechua. Ahora que tenemos aviación de Marina y Ejército, siempre está en el ambiente el Espíritu Aeronáutico, hablamos de Velazco Astete, de Cesar Álvarez Guerra, de Rudy Echegaray y de muchos aviadores quechua-hablantes y por supuesto de Grau, Bolognesi y Quiñones.

El vicealmirante Daniel Mariscal nos contó que el diputado Rafael Grau Cabero pasó por la hacienda de sus padres en su recorrido de Cusco a Cotabambas. Los comentarios de este hecho lo motivaron para ingresar a la Marina de Guerra. Fue becado a la Escuela Naval de Annapolis en Maryland Estados Unidos. Gracias a él nos enteramos que la espada del Gran Almirante Miguel Grau Seminario estuvo casi 100 años en la Municipalidad del Cusco.

El contralmirante Fernando Grau Umlauff, miembro de la “Brigada 8”, Bisnieto del Gran Almirante Grau y nieto de Rafael Grau Ca-

bero, escribió éste interesante e histórico documento que tuvo la gentileza de compartirlo. (A los hijos, hermanos, primos y sobrinos, descendientes de Miguel Grau Seminario)

Las espadas y las prendas del Gran Almirante Grau

Desde la muerte de nuestro máximo héroe naval, el Gran Almirante Miguel Grau Seminario, se han ido conociendo una serie de objetos que le pertenecieron, los que por su procedencia, se han convertido en piezas muy apreciadas debido al recuerdo del personaje que evocan.

Estas líneas las escribo pocas semanas después de haber acompañado, en representación de la familia Grau, al Almirante José Cueto Aservi, Comandante General de la Marina, a la ceremonia de entrega de la espada del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, por parte de la Municipalidad provincial del Cuzco a la Marina de Guerra del Perú,

Al respecto, desearía compartir con los lectores de la Revista de Marina, la historia de algunas de las pertenencias de nuestro máximo héroe que se hallan en custodia a nuestra Armada, y que se exhiben en la Cripta de la Escuela Naval en La Punta.

Cuando el cuerpo del Gran Almirante Miguel Grau fue destrozado por la acción de la artillería chilena en el Combate de Angamos, pocos fueron los despojos mortales que quedaron diseminados o incrustados en los restos de la torre de mando blindada del Huáscar. Concluido el combate, al abordar los chilenos el monitor peruano, tan sólo pudieron hallar una parte de su pierna derecha, la misma que fue identificada por el Teniente Primero Pedro Gáezon, último oficial peruano en comandar el Huáscar, detalle que fue hecho notar a los captores del buque peruano.

Respecto a los restos mortales hallados, el Teniente Pedro Gárezon, último comandante del Monitor Huáscar, en su memorándum del 4 de setiembre de 1890 informó:

Cuando dos bombas destruyeron la torre del comandante, cayó un cuerpo a la cubierta del sollado de la torre de combate y a la voz “ha muerto ¡ha muerto el comandante!”. Ese cuerpo fue llevado a la cámara [...] el cuerpo que trajeron fue del primer teniente Ferré [...], vamos a la torre del comandante a buscarlo, a lo que me respondió Goñi (Primer oficial chileno que abordó el Huáscar después del Combate de Angamos): “Aguardemos un momento” [...]

Media hora después se acercó un marinero donde el teniente Goñi y le dijo que podíamos pasar a la torre [...] Rebuscando en los escombros encontré [...] un trozo de pierna blanca y velluda sólo de la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con botín de cuero [...] El teniente Goñi, que tanto interés manifestó por que se recogieran, fue desde ese momento el custodio de ellos, y se colocaron en un aparato con alcohol a bordo del “Blanco” [...] al día siguiente [...] se pusieron en tierra (Mejillones de Bolivia).

Como lo expresara el entonces Teniente Primero Gárezon, el 9 de octubre, los restos de Grau, así como de los oficiales que habían muerto heroicamente el día anterior en Angamos, fueron enterrados en el pequeño cementerio de Mejillones. Los restos de Grau estaban contenidos en una pequeña urna metálica herméticamente cerrada y previamente, los propios oficiales peruanos sobrevivientes del Huáscar se encargaron de reconocer la autenticidad de los mismos.

Posteriormente, el Señor Contralmirante Viel, pidió a su Gobierno “[...] que le permitieran trasladar los restos de Grau al mausoleo de su familia en Santiago [...] los restos que traslado eran los mismos que yo saqué de

la torre el día de combate, y son también los que existen hoy en el cementerio de Lima [...] (fueron conducidos en 1890 al Perú, en 1908 fueron trasladados a la Cripta de los Héroes en el cementerio Presbítero Matías Maestro de Lima) [...], la espada se la llevó a la torre su mayordomo Alcívar, poco antes de entrar en combate”.

Cabe señalar, que el Gran Almirante Grau, se hallaba emparentado con la familia Viel, puesto que la hermana de su esposa Dolores, se hallaba casada con el contralmirante Oscar Viel, marino chileno con el que Grau había tenido una gran amistad. El destino de algunos de los efectos personales del Gran Almirante Grau:

La Espada hallada a bordo del Huáscar

Durante el gobierno provisional del Coronel Oscar R. Benavides (1914-1915), Rafael Grau Cabero, hijo del héroe de Angamos, desempeñó el cargo de Ministro de Justicia, así como de diputado. En aquel momento, las relaciones con el vecino país del sur no eran buenas.

En esta coyuntura, la familia Viel le envió a Rafael Grau Cabero por intermedio de un diplomático colombiano, sobrino de Grau, la espada que tuvo en el combate naval de Angamos el Almirante. En aquel momento, en la capital chilena también vivía Cristina Cabero y Núñez, casada con el Ingeniero de nacionalidad norteamericana C. E. M. Michels.

Dolores Cabero y Núñez viuda de Grau vivió desde 1907.... hasta el año 1917 en Francia, con sus hijas María Luisa y Victoria, quien falleció en 1914 . También se encontraba en Paris su hijo Carlos. El hijo mayor del Almirante don Enrique estaba de Cónsul del Perú en San Francisco.

Según lo manifiesta mi padre – Rafael Grau Price – respecto a la espada que tuvo en el Combate Naval de Angamos: “Recuerdo haberla visto desde mis primeros años, en el escritorio de mi padre, doctor Rafael Grau Cabero [...] Esta espada como otras reliquias fueron entregadas al Comandante de la Armada Chilena Oscar Viel y Toro [...] al desaparecer mi padre [...] la espada quedó en poder de mi madre doña María Elena Price de Grau, y al fallecer ella pasó a mi poder como hijo varón mayor, lo que a su vez pasará a mi hijo varón mayor” .

Desde hace trece años, originalmente en la casa de mi padre y actualmente en la mía, nos visita una comisión de oficiales y cadetes de la Escuela Naval para hacerles entrega en custodia de la Espada que perteneció a mi bisabuelo y usó en su inmolación heroica en Angamos. Es velada toda la noche en la Cripta de la Escuela Naval en la víspera de la graduación de los cadetes de cuarto año, junto con sus futuras espadas, son bendecidas en una ceremonia religiosa que evoca las obligaciones que tienen como oficiales de Marina al servicio de la Patria.

En el año 1890, gracias a las gestiones del Gobierno peruano, los restos de Grau que habían estado enterrados en Santiago, así como los de otros heroicos combatientes peruanos muertos durante la guerra fueron repatriados a bordo del crucero Lima; sin embargo, posteriormente se conocería que en Santiago aun quedaba una astilla de la tibia de la pierna derecha. Este fragmento del cuerpo del Gran Almirante permanecería en el olvido hasta febrero del año 1958, en el que un ciudadano peruano, el Sr. Felipe Barrera informaba en una carta publicada en el diario “El Comercio”, que en el Museo Histórico de Santiago de Chile, se encontraba un fragmento de la tibia de Grau y prendas personales, recogidas del camarote del comandante del Huáscar, después del Combate de Angamos, por los marinos chilenos que

abordaron el barco, los mismos que fueron llevados a Santiago como trofeos de guerra en 1879. Conociéndose ello, el Gobierno Peruano solicitó por vía diplomática la repatriación de dichas reliquias, ante lo cual el Gobierno Chileno accedió. Para tan importante ocasión y con la misión de trasladar las reliquias hacia Perú, se nombró a una comitiva oficial, presidida por el Contralmirante Florencio Texeira e integrada por seis cadetes navales. El destino quiso que quien escribe este relato, a la sazón cadete de 2º año, participara en dicha comisión. El acto de entrega de tan valiosas prendas se llevó a cabo en una emotiva ceremonia realizada el 20 de marzo de 1958, en el Palacio de la Moneda, en la que el Presidente de Chile, General Carlos Ibáñez del Campo, entregó al Embajador del Perú Dr. Enrique Goytizolo lo siguiente:

- Un fragmento de la tibia de Grau, de seis centímetros de largo
- Un escapulario- detente en forma de corazón
- Un escapulario forrado en azul
- Charreteras con distintivo de la Marina
- Lazo de una corona obsequiada a Grau por damas peruanas
- Un volumen en inglés con el derrotero de las costas del Océano Atlántico.

Concluida la comisión, retornamos a Lima el viernes 22 de marzo de 1958, arribando en horas de la tarde. Allí, se efectuó una ceremonia en la cual estuvieron presentes, el presidente de la República don Manuel Prado Ugarteche, los ministros de Estado, diplomáticos, parlamentarios, el alcalde de Lima, el cardenal del Perú y dignidades eclesiásticas, magistrados, altos jefes militares y navales, delegaciones de instituciones y una gran cantidad de público en general. También estuvieron presentes, doña María Luisa Grau Cabero, hija del Héroe y el entonces Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaisón, sobreviviente del combate de Angamos

Los seis cadetes peruanos que retornábamos de Chile, fuimos quienes bajamos del avión los restos contenidos en las urnas, depositándolos en un vehículo especial. El Presidente Prado y la hija de Grau recibieron oficialmente los restos, los que en comitiva fueron llevados a la Escuela Naval en La Punta, en la cual, en una relevante ceremonia fueron entregadas al Señor Ministro de Marina para su custodia en la Institución.

En el año 1972, se consideró conveniente enviar la astilla de la tibia, así como las prendas del Gran Almirante al local del Museo Naval del Perú, ubicado en el Callao, para que sean exhibidas y puedan ser visitadas por el público.

En octubre de 1976, siendo Ministro de Marina, el Señor Vicealmirante Jorge Parodi Galliani, se trasladó el fragmento óseo de Miguel Grau Seminario a la cripta que se había construido para tal fin en la Escuela Naval. Las demás reliquias fueron depositadas en la cripta de la Escuela Naval en el año 2008.

El revólver del Almirante Grau

A mediados del mes de junio del 2011, se tomó conocimiento que el empresario chileno Urzúa, había puesto a la venta un revólver “Chamelot y Delvigne” del año 1862, que en su parte superior tenía grabado el nombre del Almirante. Se supo, asimismo, que dicho revólver había sido expuesto en varias muestras de armas antiguas y de la Guerra del Guano y Salitre. El señor Urzúa lo ofreció al Museo Naval del Perú, respondiéndole su Director que no tenía fondos para adquirirlo. Al salir la noticia en los medios de comunicación peruanos, el señor Félix Navarro-Grau Hurtado, inició las gestiones para su adquisición. Luego, la Marina envió a Santiago de Chile a un experto para comprobar su autenticidad, y una vez logrado ello,

los señores Félix y Juan Navarro Grau Hurtado, lo adquirieron por medio de la “Fundación Grau”.

Esta arma, luego de ser traída al Perú, fue entregada el 9 de agosto del 2011 al Comandante General de Marina en una ceremonia llevada a cabo en el salón Grau de la Comandancia General de Marina. Este revólver actualmente también forma parte de la colección de objetos que se exhiben en la cripta de la Escuela Naval.

La otra espada del Almirante

Un tema conocido por pocos, aparte de la Familia Grau, era la existencia de una segunda espada del Almirante, que se hallaba en el Cuzco donada en su momento por los hijos del héroe. La historia de esta espada, perteneciente también al Almirante y que era la que usaba en tierra, es la que se relata a continuación:

Rafael Grau Cabero, empezó muy joven su carrera política. Ingresó al Congreso, como diputado por Cotabambas, Apurímac, en 1905, permaneciendo 12 años ininterrumpidos, combatiendo entre otros problemas el “gamonalismo”. Al vacar su curul se presentó nuevamente como candidato por Cotabambas, lo que acrecentó el encono que le tenían los gamonales de la zona, especialmente los hermanos Santiago, Rufino, Guillermo, y Aurelio Montesinos. En febrero de 1917 – desechando las advertencias y ruegos de sus amigos que le anunciaban que atentarían contra su vida – viajó al Cuzco, donde era muy querido, para iniciar –pese a las demoras de las garantías solicitadas a Lima– su periplo político a Cotabambas.

Fue abatido por una facción de la familia Montesinos el día 4 de marzo de 1917 en Palcaro, cerca de Tambopata, en la Provincia de Cotabambas. En su agonía pidió que lo llevaran al Cuzco donde hu-

bieron desórdenes de protesta e indignación por el crimen, los días 5 y 6 de marzo la población cusqueña saqueó los negocios y casas de la familia Montesinos, originando este hecho consecuencias políticas. También hubo protestas en el puerto del Callao (donde fue Alcalde) ante el monumento del Almirante Grau. En el traslado de su cuerpo al Callao hubo igualmente demostraciones de dolor e indignación al paso del cortejo. Se organizaron capillas ardientes en la Catedral del Cuzco, en Mollendo y en la Iglesia Matriz del Callao para finalmente ser enterrado el 13 de abril de 1917 en el cementerio de Baquíjano.

Ante estos hechos, una delegación especial de ciudadanos cusqueños presidida por el Doctor Víctor J. Medina viajó a Lima para expresar el sentimiento del pueblo por la muerte trágica y brutal de Rafael Grau Cabero, siendo recibidos por su esposa Elena Price Viuda de Grau, sus hermanos Oscar –quien renunció como prefecto del Departamento de Piura– y el senador Miguel Grau, quienes en el dolor por la pérdida de un hermano querido en las circunstancias en que ocurrió su muerte y en reconocimiento a la defensa y actitud valiente del pueblo que representaban, donaron la espada que usaba en tierra el Almirante para ser trasladada y entregada al municipio del Cuzco.

En su memoria se creó la Provincia Grau en el Departamento de Apurímac

El relato precedente, fue de conocimiento del contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, quien en el año 2011, cuando se desempeñaba como Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, inició los acercamientos con el Alcalde del Cuzco, Economista Luis Flores García, con la finalidad de conseguir que la espada que había sido recibida por el Alcalde Manuel Frisancho en 1917, y que estaba en custodia desde hace 95 años en el municipio, fuera cedida a la Marina y expuesta en la cripta del Almirante Grau en la Escuela

Naval del Perú. Habiendo accedido gentilmente al requerimiento de la Marina, el señor alcalde pidió que los descendientes del Almirante hicieran una carta solicitando la devolución de la reliquia.

El 6 de febrero del 2012, en el salón de convenciones de la Municipalidad del Cuzco se llevó a cabo el acto de la entrega de la espada en custodia a la Marina de Guerra del Perú con la presencia del entonces Comandante General de la Marina Almirante José Cueto Aservi; los señores Miguel Grau Malachowski, Félix Navarro-Grau Hurtado y el suscrito Fernando Grau Umlauff, en representación de la familia, el Presidente de la fundación Grau, altas autoridades locales y público en general, que le dieron el marco adecuado a la solemnidad de la ceremonia. Por la familia leyó la carta solicitada por Miguel Grau Malachowski, la cual se había preparado oportunamente y firmada por los descendientes de Óscar, Rafael y Miguel Grau Cabero, cuyas partes principales expresan lo siguiente:

Excelentísimo señor alcalde:

[...] nuestros antecesores entregaron como muestra de gratitud a la Ciudad del Cusco la espada del Almirante, la misma que se conserva como un tesoro nacional [...] lo que como familiares directos apoyamos se entregue en custodia.

Este noble gesto convertiría el objeto máspreciado del Gran Almirante en el símbolo de la guía, moral, orden y fuerza para los cadetes navales del Perú [...] venerando a Grau –Peruano del Milenio–no solo como marino, sino como cristiano, padre, esposo, político y sobre todo “como el caballero de mar y tierra”

[...] el permanente reconocimiento y gratitud al pueblo del Cusco de las sucesivas generaciones de descendientes del Almirante Grau... ”

Mis otros tíos abuelos Grau Cabero que no he nombrado, son: Miguel Gregorio, que fue víctima de un lamentable y grave accidente en Valparaíso, al visitar en compañía de su padre un buque de guerra chileno, fue traído a Lima donde fallece el 15 de Julio de 1877; Ricardo Florencio de profesión Ingeniero, quien igualmente perece trágicamente el 4 de abril de 1899 en Chanchamayo y Elena quien muere al poco tiempo de nacer.

La otra espada que existe de Don Miguel Grau S., es una joya de oro y piedras preciosas, obra del famoso orfebre francés Maurice Froment, que fue obsequiada a Doña Dolores por las damas peruanas residentes en Europa como homenaje a su esposo por sus heroicas hazañas en el mar en 1879. Fue donada a la Marina de Guerra, junto con cuatro medallas de oro, una tarjeta de oro obsequiada por la prensa de Lima, otros objetos personales y recuerdos por su hija María Luisa, quien las había heredado y las legó a la Marina en fecha que no puedo precisar.

Fueron exhibidos por primera vez públicamente con la espada que usó en Angamos, otras pertenencias y recuerdos en poder de los familiares en el “Museo Grau” y desfiles por las calles de Lima, organizado por el Colegio de la Inmaculada en Lima, con motivo del centenario de su nacimiento (1934). En esta ocasión, asistió el Presidente de la República General Oscar R. Benavides, así como las más altas autoridades del país, descendientes del Gran Almirante, sobrevivientes del Monitor “Huáscar” y gran cantidad de público

Esta joya histórica se encuentra en la Cripta de la Escuela Naval, es de empleo oficial en la Marina de Guerra del Perú, existen réplicas que son entregadas a los señores oficiales contralmirantes que ascienden al grado de vicealmirante y a personas e instituciones por excepcionales servicios prestados a la institución.

HOMENAJE A LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ EN ADOGEN OCTUBRE 2004

Solo al pronunciar el nombre del Almirante Miguel Grau se estremecen todas las fibras de nuestro ser, se llena de patriotismo el alma se afianzan las promesas y se renuevan juramentos.

Todo lo que se diga en su honor siempre será muy poco lo verdaderamente valioso es lo que se hace por honrar su nombre. Y los hechos, las obras, lo tangible, se nos muestra, ahora, en el desarrollo de la Marina de Guerra del Perú, institución que tiene el privilegio de ser el Alma Mater del héroe y, cuyos valores se inspiran en su inigualable símbolo.

La Marina de Guerra del Perú, alma máter del héroe, se engrandece cada día inspirada por Miguel Grau. No podría ser de otra manera, este hombre inmortal tiene todos los atributos para ser guía, ejemplo e inspiración de nuestra juventud

¡Qué pueblo tiene, como nosotros, un Miguel Grau! ¡Qué pueblo tiene un Cáceres! ¡Un Bolognesi! ¡Un Quiñones, un Mariano Santos!
¿Quién puede ostentar, como nosotros tantas glorias?

¡Cuánto camino recorrido desde aquel aciago 8 de Octubre, en que perdimos al más noble y valeroso de los peruanos, pero no, no lo perdimos. En cada ola de nuestro mar sigue ostentando lleno de gloria, su insigne figura, sigue paseándose erguido y majestuoso en nuestras costas, sigue allí retando al enemigo y recordándole que por más res-

paldo que este tenga de potencia extranjera, el Perú sabrá enfrentarlo. Aquella vez fue Inglaterra la que armó a Chile por la codicia del guano y del salitre, que en ese momento valían tanto o más que el petróleo, dos vulgares elementos por los que una potencia pudo cometer tanta ignominia. Perdimos el Huáscar; pero ganamos la gloria del ejemplo y la mística patriótica, donada con la generosidad más admirable por un peruano con dimensión universal.

Cuando vemos que la llama encendida por aquella entrega generosa está viva y que miles de corazones siguen vibrando al recordar las hazañas de Miguel Grau, como hemos podido comprobar en la excelente presentación de los Cadetes de la Escuela Naval, en la obra de teatro *Los peruanos de Angamos*, escrita y dirigida por el Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, autor de más de 12 libros, sentimos que hay coherencia entre lo que se dice y lo que se hace. Claro que es natural desear lo óptimo y es digno de los hijos de Grau buscar el perfeccionamiento. Y en esta tarea estamos todos: los jóvenes que abrazan la carrera conociendo los riesgos y sacrificios, pero sabiendo que su ganancia espiritual no tendrá límites. Y quienes hemos llegado a ADOGEN manteniendo nuestros principios e ideales y trabajando con el mismo entusiasmo por nuestras instituciones y por nuestra patria.

La juventud es un sentimiento, un valor del espíritu (Albert Einstein) Los que estamos tratando de cumplir cada día nuestro lema: “La experiencia al servicio de la patria”. Todos en la misma tarea, sin tregua ni descanso, pero con fe, con mística, con optimismo. Mirando siempre lo positivo sin detenernos en los pequeños o grandes obstáculos.

En la última carta que escribe Miguel Grau a su esposa, le pide, encarecidamente, que atienda con esmero la educación de sus hijos. La educación, “única herencia que siempre he deseado dejarles”, le

dice. Y pensar que esta herencia nos estaba dejando ese 8 de Octubre a todos los peruanos.....Su preocupación por la educación. Él tenía muy claro que solo con educación y con cultura un pueblo es libre. Sólo la educación y la cultura nos permite vislumbrar los valores de nuestra patria, de nuestra tierra de nuestra propia vida.

Con educación y cultura nuestros hijos sabrán apreciar estos gestos heroicos y jamás claudicarán de sus ideales; la instrucción, la educación, la cultura, permite a los pueblos conocer su pasado y prepararse para afrontar cualquier situación por absurda que esta sea, tan absurda como es la guerra y mucho más absurda en pueblos hermanos con clara vocación de paz.

Si estamos bien informados y está bien puesta en el corazón y en la mente de cada peruano la escala de valores, jamás nadie nos sorprenderá porque al saber la historia y al conocer el pasado, nosotros podemos dilucidar y vislumbrar nítidamente dónde están las intenciones, qué hay entre bambalinas, qué es lo que verdaderamente ambicionan o buscan los instigadores, cuáles son las argucias, qué es lo que se esconden detrás de los discursos y de las posturas, de las propuestas o de las amenazas entonces podremos prepararnos y nadie podrá contra un pueblo unido, culto y bien informado sobre todo unido y esa es la lección que aprendimos de la nefasta experiencia del 79. La unión, sobre todo la UNIÓN.

Hay un libro escrito por el Comandante Julio Guerrero que titula *1879 – 1883 La guerra de las ocasiones perdidas*, durante cuya lectura, uno se repite una y mil veces, este concepto: “si hubiera habido unión..., si junto a Cáceres hubiéramos estado todos los peruanos como un solo puño, ¡cuán justa hubiera sido la reivindicación del sacrificio de Grau!

Pero recordamos, estudiamos y analizamos el pasado para prepararnos en el presente y así el futuro glorioso será nuestro. En este balance, vemos que nuestras Fuerzas Armadas están incentivando la actitud creativa de su personal, las escuelas de oficiales están preparando promotores del desarrollo, están enfatizando en el aspecto moral, la ética, por sobre todas las cosas, están formando hombres dignos, honrados, justos, con un profundo sentido humanístico, están capacitándolos tanto para la paz como para la defensa, están seleccionando una juventud valiosa que bien orientada va fortaleciendo, perfeccionando y actuando intensamente en la modernización del país, conocedores de que no hay alternativa, no existe otro camino, tenemos que estar de cara a la realidad arrolladora de la modernización. si no subimos al tren de la competencia y de la creatividad nos quedamos. En mi visita a los Comandantes Generales he podido constatar que estos altos mandos están unidos. Con gran entusiasmo me han dicho: “somos amigos, tenemos los mismos ideales, las mismas estrategias, estamos trabajando juntos, primero para la adquisición de las Lupo, luego pondremos operativos los helicópteros y aviones y así sucesivamente; y, por supuesto, siempre velando por los intereses de todo el personal de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional; y no permitiremos que nuestros derechos sean vulnerados”.

Sabemos, por experiencia que cuando los altos mandos están unidos, se siente una gran seguridad, hay entusiasmo para trabajar, se mantiene alta la moral y los resultados son óptimos. No hay duda que esta actitud sensata y alturada conducirá a las Fuerzas Armadas al sitio glorioso que nos corresponde como herederos de Grau. Sigue presente en ellos, como en todo peruano respetable, la heroica batalla de Angamos, aquella entrega que jamás, con palabras podremos describir. Grau nos contempla desde la eternidad, desde la gloria, es la viva voz de mando que rige nuestras instituciones

HOMENAJE A LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ EN ADOGEN AGOSTO 2003

Conmemoración del 131 Aniversario de la creación de la Dirección General de la Guardia Civil.

En mi condición de Presidente de ADOGEN, considero un honor transmitir los sentimientos de todos los que conformamos esta Asociación, hacia la Policía Nacional del Perú, sentimientos que brotan de la historia de su formación y desarrollo, así como del gran servicio que desde su fundación y hasta nuestros días viene proporcionando a la sociedad peruana en todo tiempo y lugar, especialmente en los momentos más cruciales cuando pelagra la existencia misma del Estado. La Policía Nacional, nació para cumplir un rol de privilegio en la formación y desarrollo de nuestro país, y su historia y tradición están formadas por páginas de gloria, de servicio abnegado a la Patria, por hechos heroicos de hombres que por su sacrificio en la defensa de su suelo, vivirán en el recuerdo de todos los peruanos.

Que importante es conocer la historia de la Patria, instrumento sutil que forja peruanidad, que registra y enseña, que informa, inspira y obliga a honrar a las Instituciones que, como la Policía Nacional, y las Instituciones primigenias que en su oportunidad la conformaron, contribuyeron con sus actos a la formación del Perú que hoy tenemos, me refiero, a la Benemérita Guardia Civil, a la Guardia Republicana y a la Policía de Investigaciones del Perú.

La historia nos permite mantener la flama que ilumina e impulsa a forjar un presente y un futuro sobre la base de los actos trascendentes de nuestro pasado.

La historia del Perú registra que en el mes de febrero del año 1821, mientras el Generalísimo Don José de San Martín daba su reglamento provisional, se creaba la Guardia Cívica, nombrándose como Inspector General al marqués de Torre Tagle y el 12 de noviembre de 1823 cuando se sancionó la primera Constitución Política del Perú, en el artículo 171 se especificaba “El objetivo de la Guardia de Policía es proteger a la seguridad privada, persiguiendo a los delincuentes con sujeción a las órdenes de la autoridad respectiva” y el Libertador Simón Bolívar crea la Guardia Nacional el 7 de enero de 1825.

En agosto de 1872 se crea la Dirección General de la Guardia Civil y en ese momento de nuestra historia se inicia el desarrollo funcional de la Policía a nivel nacional, y siete años más tarde el Guardia Civil Mariano Santos Mateo cubrió de gloria a nuestra PNP cuando el 27 de noviembre 1879 arrebató el estandarte del Regimiento Segundo de Línea del Ejército invasor en la gloriosa batalla de Tarapacá, quedando como símbolo de lo que es capaz la juventud peruana al demostrar al enemigo su valor en circunstancias tan adversas.

El Guardia Civil Mariano Santos Mateo fue ascendido en una ceremonia especial en la plaza de Armas de Arica presidida por el Contralmirante Lizardo Montero, nombrándolo oficial abanderado en la Batalla del Alto de la Alianza.

Como reconocimiento a esta acción heroica se ha perennizado su nombre en la Escuela de Oficiales de la Policía Nacional. Que orgullo sentimos al saber que, 62 años después de la gesta de Tarapacá, los miembros de la Guardia Civil de los puestos de la frontera con Ecuador, 120 Kilómetros desde Boca Capones, hasta Casitas hicie-

ron retroceder al invasor a sus líneas originales a partir del 5 de julio de 1941, soportando la primera embestida del enemigo.

Esos Guardias Civiles formaron parte de las unidades de línea, en sucesivos enfrentamientos, contribuyendo valerosamente a lograr la victoria final cuando las fuerzas peruanas ocuparon la provincia del Oro. Fueron movilizados al frente 775 hombres entre Guardias Civiles, Guardias Republicanos e investigadores cumpliendo una meritoria actuación al lado de nuestros soldados.

A lo largo de la historia del Perú, la presencia y participación de nuestra Policía Nacional fue decisiva para el triunfo de las armas peruanas, destacando con caracteres excepcionales el Capitán de la GC Alipio Ponce Vásquez vencedor de Quebrada Seca y Carcabón.

Los oficiales de las Fuerzas Armadas de las recientes generaciones somos testigos de excepción de cómo la Policía Nacional apoyó en la lucha contra los guerrilleros desde Mesa Pelada hasta Ayabaca, pasando por Púcuta, Huancamayo, Chilifruta, Satipo, Obenteni, etc. en el año 1965 y testigos de excepción también en la guerra contra el narcoterrorismo y el terrorismo fratricida en casi todo el Perú desde 1980 donde perdieron la vida más de 1,400 miembros de nuestra Policía Nacional; mártires y héroes cuyos nombres jamás debemos olvidar.

La Institución Policial actual es heredera de un rico historial, procedente de tres importantes vertientes: la Benemérita Guardia Civil, la Guardia Republicana y la Policía de Investigaciones, las cuales desde el 6 de diciembre de 1988 se integran para conformar la Policía Nacional del Perú, institución fundamental en la estructura del Estado, tutelar del orden interno por mandato constitucional y responsable del orden y la seguridad de todos los peruanos.

Toda Institución es lo que son los hombres que la forman. No se puede ser policía sin tener una auténtica vocación de servicio al prójimo. No se puede ser buen policía sin una sólida formación en valores, que fortalezcan su espíritu y lo hagan capaz del permanente sacrificio que le exige su cotidiana y con frecuencia incomprendida labor.

La Benemérita Guardia Civil, la Guardia Republicana y la Policía de Investigaciones, a través de su existencia, tuvieron en sus filas hombres de real valía personal y profesional, imbuidos de los valores y las capacidades que permitieron, a través de los años, forjar los cimientos de la actual Institución Policial. Estas Instituciones, cada una en su campo de acción, formaron y desarrollaron hombres plenamente identificados con su misión, hombres que supieron crear en la ciudadanía una imagen respetable y respetada, hombres que con denodado esfuerzo cubrieron el territorio nacional brindando el servicio que la sociedad les requería, hombres que aún al dejar sus filas siguieron sintiendo intensamente a su país sobre la base de su conocimiento de la realidad nacional, con experiencias vividas en los villorrios más apartados de nuestra patria y que por la naturaleza de su trabajo tuvieron contacto permanente y directo con la población.

Es realmente importante que el Perú cuente con una Policía Nacional cada vez más capacitada, más instruida y mejor equipada con los últimos avances de la ciencia y la tecnología, para contribuir a proteger con mayor eficiencia la tranquilidad y los derechos de todos los peruanos, enfrentándose debidamente preparada al terrorismo, a la delincuencia común y al narcotráfico.

Las características de nuestra sociedad, donde los derechos humanos al trabajo, a la salud, a la educación y a la alimentación no son aun debidamente atendidos generando así mayor delincuencia, retan a nuestra Policía Nacional a un mayor y permanente esfuerzo en su

preparación profesional, para ser eficiente en la lucha contra el delito, aún en medio de la carencia de recursos, con una legislación inadecuada que da ventaja al delincuente, e injustamente expuesta a la incomprensión y a la falta de reconocimiento.

En nuestro país, en los tiempos actuales, impera la ingratitud y la mezquindad en el reconocimiento de los logros de nuestras Instituciones en beneficio de la sociedad peruana. Es lamentable, decepcionante y muy preocupante el trato que se pretende dar a los miembros de las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional que lucharon y vencieron al terrorismo.

Intereses mezquinos pretenden desprestigiarlos, agredirlos, humillarlos y someterlos a la justicia, creando un peligroso clima de ventaja para los enemigos de la democracia al atacar a sus defensores olvidando su entrega y sacrificio.

Nosotros consideramos que es de justicia reconocer el valioso aporte de todas nuestras Instituciones a la paz y tranquilidad públicas defendiendo los más altos intereses de la sociedad sin desmayar en el esfuerzo, tal como la Policía Nacional enfrenta a las grandes lacras que la azotan, principalmente la delincuencia común, el narcotráfico y el terrorismo.

Respetemos al policía, apoyemos su labor, reconozcamos los beneficios de su trabajo, dotémoslo de medios, remuneremos adecuadamente su entrega, elevemos su autoestima.

Veamos en él al amigo que defiende a nuestras familias del ataque artero de la delincuencia, que protege a nuestra sociedad del flagelo de las drogas, que lucha en primera línea contra el terrorismo, que vigila sacrificadamente mientras nuestras familias duermen.

En mis palabras la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes reitera su homenaje a la Policía Nacional del Perú y a las Instituciones Policiales que le dieron origen, al reconocer la tesonera y muy importante labor con que ha beneficiado a nuestra Patria, y hace votos por su engrandecimiento permanente bajo el lema
“El Honor es su divisa”

HOMENAJE A LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ EN ADOGEN

AGOSTO 2004

El honor es su divisa, Mariano Santos y Alipio Ponce, son el símbolo de su heroísmo y cientos de héroes y mártires, el testimonio de su entrega cotidiana en la protección de la ciudadanía.

El honor es su divisa, la paz, su objetivo. La paz, la convivencia cordial entre los ciudadanos, el respeto por los derechos, la solidaridad, el cumplimiento de la ley, un afán permanente de justicia, esa es su razón de ser, ese su trabajo y su máxima aspiración: un país culto, digno y solidario.

Como representante de ADOGEN, siento una enorme responsabilidad al dirigirme a cada una de nuestras Instituciones. Cada uno de estos aniversarios significan, para mí, la obligación de hacer un alto en el camino para introducirme por la gran puerta de su historia, llegar a lo más profundo de sus ideales, esperanzas, sentimientos, luchas, retos, logro. En fin, siento la imperiosa necesidad de conocerlo todo y en esta búsqueda sincera descubro tanta riqueza y tanto patriotismo, que me siento orgulloso por la calidad de hombres que dan honor a nuestras instituciones y por el privilegio de tener esta oportunidad para expresarlo. Y digo retos, porque nunca se llega a lo ideal, siempre hay escollos que vencer y de eso se trata.

Es arduo el trabajo por mejorar las cosas, lo importante es que hay metas, están claros los objetivos y se hace denodados esfuerzos por conseguirlos. El General PNP Félix Murazzo Carrillo ha destacado

que es necesario “cultivar el intelecto, la sensibilidad humana y la práctica de los valores humanos”, conceptos que subrayo y aplaudo efusivamente.

Estas frases llevadas a los hechos son la esperanza del Perú. La gran aspiración de un pueblo es tener la policía más culta, policía que tenga bien claro el respeto de los derechos humanos, policía ejemplo, guía, policía que inspire confianza, especialmente a los niños y jóvenes a quienes acechan tantos peligros. Una policía insobornable. Ese es el objetivo y nuestro decidido apoyo, será un gran aliciente.

Cada institución tiene sus metas definidas y hay hombres lúcidos en ellas que se proponen alcanzarlas, la sociedad debe comprender, en toda su dimensión esa titánica tarea, todos conocemos que es realmente titánica, en un país donde todavía no se ha erradicado el analfabetismo y donde los medios de comunicación familiarizan a los niños con la violencia, programas que traen mensajes subliminales perniciosos. El mal uso del Internet que está haciendo estragos en la juventud descuidada y desorientada. Mientras que en medios cultos estos avances de la tecnología son bien usados, con resultados asombrosos.

El Perú es un país con muchas heridas por cerrar. Nuestra historia es un libro que aún estamos escribiendo. Somos herederos de un pueblo de múltiples y contradictorias realidades, virtudes y defectos, las virtudes nos auguran un futuro resplandeciente, los defectos constituyen el gran desafío.

Tenemos dos caminos: el de la gloria o el de la derrota, ser vencedores o vencidos, y el Perú lleva en sus venas sangre heroica, la suficiente para encender nuestra esperanza.

A nuestra diversidad cultural se suma la complejidad geográfica, nos hemos expandido desde las cumbres más altas hasta las orilla del mar, tenemos casi todos los climas y una biodiversidad que maravilla al mundo y por lo mismo nuestro territorio es complejo, hecho más para separar que para unir a sus habitantes, el problema entonces se duplica, unir a los peruanos y dominar la agreste geografía, he allí un gran reto: ¿cómo enfrentarlo?, ¿con qué recursos?.

La historia nos demuestra que para una sociedad bien encausada no hay imposibles, cuando hay salud física, mental y moral en sus habitantes, todos los caminos son accesibles. Un excelente sistema educativo, la medicina preventiva y una policía bien preparada son la garantía de nuestra sociedad.

Valgan estas oportunidades para atizar la llama de la pasión que necesitamos para llevar adelante esta gran empresa, sean estos homenajes las teas simbólicas que recorran por todos los rincones de nuestra patria, avivando el fuego del entusiasmo, incentivando a los niños, a los jóvenes, a los hombres y mujeres de toda edad.

Todas las realizaciones del hombre nacieron de unos sueños, concedámonos ese beneficio y empecemos a trabajar.

Honremos a nuestra policía, demos todo nuestro apoyo a esta institución para que siga luchando por el bien y la justicia y sienta las calles como una escuela donde su deber es educar.

Un policía es, por naturaleza un maestro. El honor es su divisa, y en la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes, el Día de la Defensa Nacional, decimos: “Viva la Policía Nacional del Perú”.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO

EL COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS

El 1 de enero de 1957, el Presidente de la República, Manuel Prado Ugarteche decretó la creación del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (CCFFAA) como el escalón más alto encargado del planeamiento, y coordinación de las acciones conjuntas de las Fuerzas del Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea. Es así que, después de 61 años, podemos apreciar que el trabajo de la Fuerza Armada de acuerdo a las exigencias actuales y a las necesidades de la Nación, en aras de la seguridad externa e interna, se ha diversificado para otorgar al Estado la libertad de acción necesaria, a fin de alcanzar los objetivos de pacificación y desarrollo en busca del bien común. Los cambios que se han producido a lo largo de estos años en el entorno regional, relacionados con la seguridad y la defensa han producido modificaciones estructurales, que requieren que la capacidad de la Fuerza Armada responda a las amenazas existentes y futuras, para lo cual es necesario disponer de una fuerza diseñada para tal fin.

Es por ello que de acuerdo a los roles dentro del plan estratégico como son: garantizar la independencia, soberanía e integridad, la participación en el orden interno, la participación en la gestión de riesgo de desastres, la participación en la política exterior y el desarrollo nacional, empleamos diversas formas de acción. En la actualidad, nuestra labor se encuentra desplegada en la defensa y resguardo de nuestras fronteras y en la lucha contra los remanentes terroristas y el narcotráfico en el Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM),

donde en la actualidad las Fuerzas Armadas tienen la gran misión de recuperar la paz y el orden en beneficio de nuestra población. Durante el 2017 ante la ocurrencia de fenómenos naturales como las inundaciones producidas por el fenómeno de El Niño Costero, hemos podido evidenciar la necesidad de estar preparados, entrenados y equipados para poder hacer frente a este tipo de desastres. En ese sentido, hemos dispuesto de todos los recursos humanos y logísticos para ayudar a nuestros compatriotas afectados, principalmente en las zonas norte y sur del país. En ese mismo sentido de colaboración con nuestros compatriotas, es importante mencionar el desarrollo de las Campañas Cívicas Multisectoriales que permiten que las instituciones militares y los diversos sectores del Estado, bajo la articulación del CCFFAA lleven ayuda y los servicios del Estado a las comunidades más necesitadas en la zona del VRAEM. La historia nos ha puesto en diversos pasajes y momentos que se plasman en esta publicación. Las operaciones militares, las operaciones de paz, acciones militares como la ayuda humanitaria y otros retos que demuestran que nuestra responsabilidad exige de nosotros un enorme compromiso de honor para con nuestra Patria, para lo cual estamos preparados, siguiendo el ejemplo legado por nuestros héroes: Francisco Bolognesi, Miguel Grau y José Quiñones, quienes en Arica, Angamos y Quebrada Seca escribieron páginas de gloria que perduran en el tiempo. Que estas páginas permitan conocer el accionar de nuestras Fuerzas Armadas y que bajo el lema “El Perú Primero”, continuemos con mucho orgullo con nuestra tarea de servicio al Perú.

Almirante José Luis Paredes Lora
Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *LA FAP EN LA CORDILLERA DEL CÓNDOR HASTA LA PAZ DEFINITIVA*

Son conocidas las cualidades de ejemplar trayectoria profesional del Sr. Teniente General FAP Mario Muñiz Ortega, al que me unen estrechos lazos de afecto y camaradería forjados en el servicio de nuestra Fuerza Aérea donde a lo largo de su carrera supo acumular galardones y ganarse la admiración y el respeto de quienes trabajamos con él. Hoy me honra sobre manera al invitarme a presentar su libro *La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva*, en su lectura se aprecian hechos irrefutables sobre las diferencias con nuestro vecino, presentados con moderación y nobleza, que muestran al autor como la persona ponderada y noble que es.

El libro *La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva*, escrito con erudita y elegante pluma, constituye una fundamental contribución al conocimiento histórico de nuestras fronteras y en especial a la que tenemos con el Ecuador, considerando los innumerables conflictos provocados por los gobernantes ecuatorianos, subordinándolos a maniobras políticas, para la obtención de ventajas electorales. ¡El libro es un acierto!, muestra el irredentismo ecuatoriano a territorios peruanos que nunca fueron de ese país, para mantener una pretensión sin fundamento sobre territorios de nuestra Amazonia.

La experiencia del Teniente General Muñiz, que tuvo a su cargo el desalojo de los invasores, en las acciones helitransportadas el año 1981, para la toma de los denominados puestos de vigilancia, Falso Paquisha, Falso Mayaicu, Falso Machinasa y otros enclaves ecuatorianos en el lado peruano de la Cordillera del Cóndor, y que permi-

tieron un rápido desenlace de la contienda, ayudaron en gran parte a dar un enfoque especial a lo expresado en el libro que hoy tenemos entre manos, que junto a la personalidad y la vitalidad del autor, le permitieron dedicarse con verdadera entrega a la investigación de los sucesos en el “Alto Cenepa”.

Podemos asegurar que el General Muñiz ha efectuado un magnífico trabajo de investigación, no solo sacando a la luz lo ocurrido en el Valle del Cenepa, sino dando una magnífica información de lo sucedido en los años anteriores a este último conflicto, que dio término a irredentismo ecuatoriano, manteniendo mantenido muchos años por los políticos de ese país.

Inicia el libro con el título “Frontera del Perú completamente demarcada”. En él nos narra primero como la Fuerza Aérea del Perú durante algo más de diecisiete años abasteció, volando con helicópteros monomotores, a los puestos de frontera del lado peruano de la Cordillera del Cóndor, donde antes de este aporte de la FAP, los efectivos de nuestro Ejército tenían que trasladarse a pie, porque la zona no permite el uso de acémilas, abriendo trocha en una zona muy accidentada y de vegetación enmarañada, para llegar a las nacientes de los ríos Cenepa y Comainas, donde se encontraban los puestos de Vigilancia, travesía que duraba 20 días.

Luego en forma sucinta nos narra la participación de la FAP en el año 1941 y lo sucedido en el Conflicto de Falso Paquisha en el año 1981, pasando por el Pacto de Caballeros nos introduce al Conflicto del Alto Cenepa.

El Conflicto del Alto Cenepa lo muestra en forma cronológica, a partir del día 9 de enero de 1995, cuando quedó demostrada la ilegal ocupación del Sector Oriental de la Cordillera del Cóndor por tro-

pas ecuatorianas, concluyendo esta parte del libro el día 13 de mayo de 1999 con el cierre completo y definitivo de la frontera peruano ecuatoriana como lo establece el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de 1942.

La segunda parte del libro, titulada “Consecuencias” presenta diversos puntos relacionados con la economía en los dos países, temas jurídico-diplomáticos, políticos y finaliza con una apreciación desde el punto de vista militar, donde se ven las particularidades del conflicto del Alto Cenepa de 1995, con respecto al conflicto del Falso Paquisha 1981.

En la tercera parte del libro están las Conclusiones, que demuestran que las acciones militares fueron iniciadas por el Ecuador, y el Epílogo donde se incluyen apreciaciones de oficiales de la Fuerza Armada.

Considero de gran interés hacer mención a los 10 anexos que tiene el libro que muestra la personalidad del autor como un peruano patriota; donde vemos el “Bando de Tupac Amaru”, el Combate del 2 de mayo de 1866, las pretensiones del Ecuador, la Batalla de Tarapacá, la creación de la Aviación Nacional, la Semblanza de los Aviadores caídos en el Alto Cenepa, entre otros, dando al libro un final sumamente interesante.

Es mi mayor deseo que este esfuerzo intelectual alcance el éxito deseado y sus enseñanzas sean de sumo provecho entre sus lectores.

TTG FAP José Carlos Zlatar Stambuk
Presidente del Instituto de Estudios Aeroespaciales del Perú.
En el Club de Regatas Lima 2016

PRESENTACION DEL LIBRO *CÉSAR ÁLVAREZ GUERRA* EN EL IEHAP

El General Zlatar me entregó este libro confiriéndome el honor de hacer su presentación. Conozco sus anteriores obras, me agrada su estilo, estoy familiarizado con sus temas, sabía que me esperaban varios días de amena lectura. Unas páginas cada día, durante algunos momentos de tranquilidad.

Lo que no sabía yo, era que este libro, me iba a atrapar. No sé si por su estilo, tan ameno y sencillo, no sé si porque estoy fuertemente ligado a la historia de nuestra Fuerza Aérea, o porque el Autor y el personaje central del libro son cusqueños o tal vez por todo eso, lo cierto es que empecé a leer a las nueve de la mañana y no pare hasta el final.

Luego me puse a meditar, en los valiosos hombres que han forjado nuestra Institución. En esas vidas extraordinarias. Tan intensas, tan llenas de coraje y de valor, con iniciativa, con lucidez para prever el futuro. Y me puse a meditar en el absurdo de su muerte. En estas tremendas frases del General Ismael Merino en el momento de la despedida final:

“El destino ha querido que sucumbas trágicamente, en un peligro inferior a lo que estabas acostumbrado a surcar. Tú que fuiste Señor de los peligros que buscaste conscientemente en las alturas y que siempre supiste dominarlos con arrogancia aquilina”

Si en esta Biografía no hubiera fechas, se podría creer que César Álvarez Guerra habría hecho todo lo que hizo por lo menos durante unos treinta años. Y que tendría al morir por lo menos 52 y no, César Álvarez Guerra murió a los 42 años. Se subleva el alma al pensar en eso. Verdaderamente, paso su vida desafiando el peligro, con un fin determinado, por un ideal.

¿Quién puso en su mente y en su corazón tanta fuerza, tanta luz y tanto amor a la Patria? Bien pudo ser un señorito más de esos hacendados, como los de su clase, pero en él, había una fuerza, la fuerza del ideal que mueve el mundo. Las fuerzas morales que seguramente le dio su Madre a quien adoraba y su abuelo, también la fuerza telúrica del lugar poético Canchis, donde nació y, la fuerza de los Auquis, algún buen profesor del colegio de Ciencias del Cusco.

Las misma fuerza que impulsa al General Zlatar a dedicar su tiempo a este arduo trabajo de investigación. El General Zlatar tiene el mérito de presentarnos estas vidas con la sencillez de su pluma, con la sobriedad y veracidad que le caracteriza. Gracias a él, tenemos en nuestras manos esta valiosa biografía. Podemos conocer detalles del nacimiento de nuestra Institución, y del admirable inicio de la escuela de paracaidismo.

Gracias a este libro nos remontamos a esas épocas de insipiente tecnología. Todo se hacía en condiciones tan precarias. El que se atrevía conducir un avión o lanzarse en un paracaídas era realmente osado. Extraordinariamente valiente. Y esos jóvenes osados y valientes, esos peruanos inspiran permanentemente a nuestras juventudes y nos mantienen con fe en el Perú. La incansable labor del General Zlatar mantiene viva esa fe. Con estos ejemplos, con estos testimonios de vida, es como vamos a conducir a nuestra juventud por el camino del honor y el patriotismo.

JOSÉ GABRIEL CONDORCANQUI TÚPAC AMARU II,

Famoso revolucionario peruano que organizó la mayor revuelta de América contra la dominación y las injusticias de los conquistadores españoles. Con ley aprobada por el Congreso Nacional, con el respaldo de la mayoría del país y la verdad histórica, las cinco provincias de la revolución de Túpac Amaru II del Cusco, han sido reconocidas como “Cuna y Centro histórico de la Independencia de nuestra América” y que forme parte sustancial de las celebraciones del Bicentenario de la Proclamación de la Independencia del Perú, este próximo 2021.

BANDO DE TÚPAC AMARU PUBLICADO EN SILOS, COLOMBIA EL 24 DE MAYO DE 1781

Don José I, por la gracia de Dios, Inca, Rey del Perú, de Santafé, Quito, Chile, Buenos Aires y Continente de los Mares del Sur, duque de la superlativa, señor de los Césares y Amazonas, con dominio en el Gran Paititi, comisionado y distribuidor de la piedad divina, por el erario sin par. Por cuanto es acordado por mi consejo, en junta prolija, por repetidas ocasiones, ya secretas y ya públicas, que los reyes de Castilla han tenido usurpada las coronas y los dominios de mis gentes cerca de tres siglos, pensionándome los vasallos con insoportables gabelas y tributos, sisas, lanzas, aduanas, alcabalas, estancos, contratos, diezmos, quintos, virreyes, audiencias, corregidores y demás ministros, todos iguales en la tiranía, vendiendo la justicia a quien más puja y a quien más da, entrando en esto los empleados eclesiásticos y

seculares del mi reino, quitando vidas a solo los que no pudieron o no supieron robar, todo digno del más severo reparo.

Por tanto, y por los justos clamores, que con generalidad han llegado al cielo, en el nombre de Dios Todopoderoso, mando que ninguna de las pensiones se obedezcan en cosa alguna, ni a los ministros europeos intrusos, y solo se deberá todo respeto al sacerdocio, pagándole el diezmo y la primicia inmediatamente, como se da a Dios, y el tributo y quintos a su rey y señor natural y éste con la moderación debida, y para el más pronto remedio, y guarda de todo lo susodicho, mando se reitere y publique la jura hecha de mi real corona, en todas las ciudades y villas y lugares de mis dominios, dándonos parte con toda brevedad de los vasallos prontos y fieles, para el premio, e igual de los que se revelaren, para la pena que le compete, remitiéndonos la jura hecha.

CANTO CORAL A TÚPAC AMARU II

*Lo harán volar con dinamita.
En masa, lo cargarán, lo arrastrarán.
A golpes le llenarán de pólvora la boca. Lo volarán:
¡Y no podrán matarlo!*

*Le pondrán de cabeza sus deseos, sus dientes y gritos.
Lo patearán a toda furia.
Luego, lo sangrarán:
¡Y no podrán matarlo!*

*Coronarán con sangre su cabeza; sus pómulos con golpes.
Y con clavos sus costillas. Le harán morder el polvo.
Lo golpearán:
¡Y no podrán matarlo!*

*Le sacarán los sueños y los ojos.
Querrán descuartizarlo grito a grito.
Lo escupirán. Y a golpe de matanza lo clavarán:
¡Y no podrán matarlo!*

*Lo pondrán en el centro de la plaza,
boca arriba mirando el infinito.
Le amarrarán los miembros.
A la mala, tirarán:
¡Y no podrán matarlo!*

*Querrán volarlo y no podrán volarlo.
Querrán romperlo y no podrán romperlo.
Querrán matarlo y no podrán matarlo.*

Querrán descuartizarlo, triturarlo, mancharlo, pisotearlo, desarmarlo.

*Querrán volarlo y no podrán volarlo.
Querrán romperlo y no podrán romperlo.
Querrán matarlo y no podrán matarlo.*

*Al tercer día de sus sufrimientos, cuando se crea todo consumado,
gritando ¡LIBERTAD! sobre la tierra, ha de volver,
¡Y no podrán matarlo!*

Alejandro Romualdo

PRESENTACION DEL LIBRO
*COSMOVISIÓN DEL MUNDO ANDINO:
DE CARAL A MACHUPICCHU*
de Darcy Antonio Salas Samanez.

Han transcurrido cuatrocientos ochenta y tres años y seguimos investigando, estudiando y analizando el proceso de desarrollo del inmenso Estado del Tawantinsuyo, con su capital el Cusco, y aún no tenemos respuestas.

Lo evidente es el asombro ante tanta perfección. Los únicos resultados son suposiciones y disquisiciones, ninguna respuesta concreta. Pero en medio de esta profusión de teorías y de una infinidad de suposiciones, nos sorprenden estas luces, que un inspirado investigador vislumbra y nos las trasmite.

Para escribir 323 páginas, Darcy ha tenido que consultar fuentes de toda índole. Libros desde los *Comentarios Reales* del inca Garcilaso de la Vega Chuimpu'oclo hasta *La Gran Pirámide de Pacarictambo* de los hermanos Fernando y Edgar Elorrieta Salazar, libro que le impresionó profundamente y le motivó para seguir investigando, el mensaje y testimonio que se puede interpretar en cada "waca", en cada "apu" o en cada "piedra" de la extraordinaria arquitectura inca. Darcy ha aprovechado los avances de la ciencia y la tecnología empleando fotografías satelitales y las ventajas que ofrece Google para explorar los monumentos históricos del Tawantinsuyo, en los más de 30,000 kilómetros que recorre el 'Qapak Ñan.

Pero el mayor aporte de Darcy, en mi opinión, está en la sustentación de sus planteamientos en este libro, es su valiosísima experiencia personal, adquirida durante años de trabajo en las zonas más

apartadas del Perú, durante la construcción de carreteras, en las que participaba la población. Trabajadores a los que no hubiera podido entender, ni comprender, ni dirigir si no hubiera tenido la suerte de conocer el quechua.

Gracias al diálogo permanente con miles de trabajadores quechua hablantes, a la convivencia con ellos en esas punas, en ese variado contexto geográfico, pudo descubrir cosas sumamente interesantes, a las que difícilmente se tiene acceso.

No basta convivir con el grupo durante uno o dos meses, por más observador acucioso y talentoso que fuera. Se necesita algo muy importante: Trabajar con ellos, hablar su idioma, sufrir con ellos las inclemencias del tiempo y vivir las alegrías cuando se resuelven problemas y se salvan escollos.

En la construcción de un puente, por ejemplo, el primer paso después de la obra cumplida: indescriptible alegría, al ver la luz al final del túnel construido, salvar la vida de un compañero en peligro, innumerables casos en esa topografía tan difícil.

Darcy descubrió que en esos lugares se conserva con mayor pureza el quechua cotidiano y también el quechua culto e incluso, entre los ancianos, el quechua científico.

Su experiencia nos la trasmite, cuando explica sus hallazgos y los describe, poniendo énfasis en la fonética de cada palabra quechua. Creo que los que sabemos este idioma podemos leer y disfrutar con ventaja el mensaje, las propuestas y las hipótesis planteadas por Darcy en este libro que nos permite recorrer y admirar desde Caral hasta nuestros días las huellas dejadas por nuestros antepasados, los habitantes del Tawantinsuyo.

Refiriéndose a las proezas de sus trabajadores en los múltiples problemas que conlleva la construcción de una carretera en una geografía tan accidentada, Darcy dice: “La valentía de esta raza se la puede medir confrontando otros aspectos que realmente demandan de valor, como por ejemplo construir donde construyeron, colocar sus ofrendas en las cumbres de los nevados, vencer los retos que vencieron. Lanzar un puente que precisa de laboriosidad y valor”. Además, Darcy puede contarnos experiencias que desde niño le impresionaron y le hicieron admirar al hombre andino. Narra la impresionante experiencia que vivió cuando su padre ordenó el traslado de unos enormes troncos para construir un puente y ellos lo lograron en un abrir y cerrar de ojos. Desde entonces empezó su admiración por el hombre andino.

Refiriéndose al Quechua o Runa Simi dice: “Tenemos que admitir que con este idioma selecto conseguimos que al hablar, quien lo hace, se sumerge dentro de la propia naturaleza universal tratando a todos sus elementos sin excepciones con el mismo amor, tanto a personas, animales y a seres vivos en general, así como a cosas y a los materiales inertes que quedan atrapados todos ellos, en un encanto cual si fueran todos iguales o pares, ya que el idioma no hace diferencia cuando los trata con su vocabulario, sino acendra más el sentimiento de afecto usando tanto el diminutivo con cariño, como el aumentativo con amor y para la chanza, el sarcasmo o para usar el aguijón del desprecio, tiene un bagaje florido y poderoso que trenza en todo momento la mayor cantidad de interpretaciones justas al escoger, de acuerdo a nuestros propios sentimientos o deseos, pero todos, capaces de confluir en una idea clara y central muy potente, por querer decir categórica”.

Esta narración tan sentida demuestra que Darcy es un enamorado del idioma quechua y me hace recordar cuando éramos cadetes de la

Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, hablábamos con todo orgullo en quechua junto con varios compañeros de promoción y, al contar chistes, anécdotas, recitar poesías o plantear adivinanzas decíamos, sinceramente: “Una pena que nuestros amigos no puedan disfrutar de lo expresivo que es el quechua hasta en los insultos No saben lo que se pierden”. Hasta ahora no hay reunión familiar o ceremonia oficial sin que por lo menos nos saludemos en quechua.

Este libro es un testimonio, de lo que Darcy ha observado desde su niñez, encandilado como todos nosotros al admirar, las hermosas paredes de piedras en las calles del Cusco y agobiado al no encontrar respuesta a tantas preguntas especialmente en el tema de ¿Cómo las hicieron tan perfectas?. Sac’saiwaman con enormes piedras de indescriptible armonía en las piezas elegidas para un objetivo final. En su adolescencia visita Pisac, Chinchero, Moray, Ollantaytambo, Machupicchu, Choqekirao, Las Líneas de Nazca, Chavín y como él dice “Durante 45 años, construyendo carreteras he tenido la oportunidad de conocer profundamente el Perú”.

En su explicación subraya su admiración por la organización social que aún subsiste el “Aini”, la “Minca”, el “Aillu”, el trabajo comunal, la solidaridad y la reciprocidad que dio origen al crecimiento del Tawantinsuyo. Darcy, admira su tierra y la describe con amor: “Abancay, una pequeñísima parte del gran bagaje que aún queda escondido de la Ancestral Cultura Andina”.

Cuando tuvo la oportunidad de leer el libro *La gran Pirámide de Pacarictambo* de los hermanos Fernando E. y Edgar Elorrieta Salazar, queda impresionado de los descubrimientos que ellos hicieron al observar lo que se construyó en la época del Tawantinsuyo. Un mensaje en armonía con las características geográficas que la rodean. Darcy con su espíritu solidario se convirtió en un “propagandista”

de las evidencias descubiertas por los hermanos Elorrieta. Empezó a dar conferencias en diferentes auditorios.

Cuando fue Presidente del Instituto Americano de Arte difundió sus primeros hallazgos y haciendo uso de su privilegiada vista de cazador (Campeón de tiro al blanco en la Escuela de Aviación). Comenzó a dar rienda suelta a su imaginación y así fue descubriendo figuras y mensajes en cada “waca” a la que estudiaba y, en armonía con su dominio del quechua especialmente de la fonética y del análisis minucioso de cada palabra, escribe este libro sin desestimar algún aporte que indujera a la investigación.

Al respecto dice: “Daremos apenas unos pasos para ir descubriendo por deducción de lo que se presente como evidencia”. También dice: “Apenas un andar preliminar que abre camino para llegar más lejos” “Todo es posible interpretar” “Es un desafío a la gente joven”.

Darcy sostiene que para aproximarnos a la Cosmovisión del hombre andino, a falta de escritura, tenemos las tradiciones. “Entiéndase por tradiciones a la expresión viva de las leyendas y los mitos, costumbres, así como la música, formas de trabajo y labores comunitarias que aún se mantienen a través del tiempo, las mismas que nos presentan una lectura del pasado estrechamente ligado por estos elementos” y como dijo William Burns criptógrafo Inglés que “es imposible que un estado tan grande y tan bien organizado como el Tawantinsuyo no haya tenido un tipo de escritura”.

Burns nos lleva a entender mucho más de la grandeza de la cultura peruana.

Caral, la ciudad más antigua del Continente Americano, Machupicchu una de las Maravillas del Mundo moderno, han ido aportando

sus logros, Nazca, Chavín, Mochica, Chimú, Wari, Chanca, Tiawana-co, hasta que con el Inkanato se constituyó el Gran Tawantinsuyo.

En el período del Inkanato, aprovecharon sabiamente los logros de las diferentes culturas que fueron surgiendo y como dice la Historiadora Maria Rostorowky, desde el Cusco, la Cultura Inka se fue expandiendo gracias al manejo inteligente de la “reciprocidad”, hasta cubrir el enorme territorio del Tawantinsuyo, buscando que todos sus habitantes hablasen un solo idioma, el quechua, y que su Dios principal fuera el Sol.

Difundieron su arquitectura, sus logros en alimentación y agricultura, hidráulica, metalurgia. Su atuendo práctico y adecuado a los diferentes climas y a las estaciones y sobre todo al tipo de trabajo. Hasta que en 1532 se truncó todo este apogeo. El Tawantinsuyo tiene el mérito de ser la única cultura en el planeta tierra, que floreció al sur de la línea ecuatorial.

Este flamante libro, que nos lleva de Caral a Machupicchu, nos induce a leerlo meditando detenidamente el significado de cada palabra, de cada mensaje y nuestra imaginación vuela miles de años atrás, con la ayuda visual de excelentes fotografías y tomas satelitales. Comparte con sus lectores sus observaciones, en cada “waca”, lugar sagrado, construido para rendir culto al Dios Sol, de preferencia con piedras en lugares cuya topografía, le permita diseñar una imagen, en armonía con su cosmovisión.

Darcy dedica toda una teoría acerca de Machupicchu, Pisac, Moray, Ollantaytambo, Tambo Machay, Sacsayhuaman, ‘Kenc’o, T’ipon, Las Líneas de Nasca, Cusco, Tarahuasi, mostradas en bellas fotografías. Su teoría es un punto de partida para otros estudios. Cada punto de vista, puede originar una polémica y, como consecuencia,

la publicación de nuevos libros y a seguir investigando y, como dice Darcy, “damos apenas unos pasos para ir descubriendo por deducción, lo que se presente como evidencia, el cómo estaba constituida la cosmovisión a la par de la waca”.

Aclara cuando escribe: “Soy simplemente un hombre inquieto, por descubrir o conocer más de lo que hasta ahora sabemos de la historia y de su pasado, indagando sobre lo palpable, lo que nuestro gran país el Perú, pone ante los ojos y al alcance de quien observa como yo, nuestro pasado”

Escribir con tanta minuciosidad y esmero, un libro de investigación como este, implica una verdadera admiración y amor por la Cultura Andina y el conocimiento y dominio del idioma quechua que le permite interpretar la connotación de cada palabra de un idioma cuya escritura se descubrirá muy pronto (Por suerte hay estudiosos dedicados a este tema). Huamán Poma de Ayala y Garcilaso de la Vega Chimuoc’llo escribieron el quechua con la fonética del español antiguo, hoy se escribe sobre la base de la fonética universal y Darcy escribe con la fonética que del alfabeto español vigente. Darcy no solo analiza, investiga y estudia las obras construidas por el hombre andino, también estudia los accidentes geográficos y les dedica todo un capítulo, mostrando el “Cañón del Apurímac” y lo describe desde el nevado donde nacen los ríos Apurímac y Colca, que forma el famoso “Cañón del Colca”. Allí nace el río más caudaloso y largo del mundo, “El río Amazonas”.

Durante esta narración acompañada de fotografías tomadas por él y las tomadas por los satélites demuestra que el “Cañón del Apurímac” es uno de los más profundos del Mundo. Muestra fotografías de impresionantes y bellos nevados. Todo un aporte para el conocimiento de nuestro mundo andino.

Quiero asimismo referirme a la incomparable descripción que Darcy hace del puente Incaico, construido con sogas de paja y cuyo mantenimiento se realiza gracias a la participación de todo un pueblo: hombres, mujeres, niños y ancianos, conservando la organización Incaica del “Aillu”, la “Minca”, el “Aine” y la “Tinca”. Esta tradición se celebra con una gran fiesta popular cada año, renovando el éxito de la tendida del puente Qeswachaca, sobre el caudaloso río Apurímac.

El trabajo intenso, la acuciosidad en los estudios, observaciones e investigaciones plasmadas en este libro, han sido reconocidos por el Instituto Americano de Arte, por el Club de Regatas Lima y serán reconocidos también por las instituciones que sepan valorar los aportes de un investigador apasionado. Esta certeza es motivo de enorme satisfacción para los que vislumbramos en él, una vena de investigador. Para los que admiramos su entusiasmo, su constancia y su acendrado amor por nuestra cultura.

Club de Regatas Lima
30 de marzo de 2016

PRESENTACIÓN DE LIBRO SOBRE JORGE CHÁVEZ DARTNELL

Con una nutrida concurrencia que incluyó importantes personalidades de la aviación civil y militar, embajadores y diversas autoridades, la Universidad Alas Peruanas presentó el jueves 8 de julio de 2010 en el local de la Asamblea Nacional de Rectores el libro: *Jorge Chávez, Centenario de la Hazaña del cruce de los Alpes (1910-2010)* escrito por el Mayor General FAP Oscar Gregorio Gagliardi Kindlimann y editado por la Universidad Alas Peruanas en 4 idiomas: español, italiano, francés e inglés.

El libro narra la vida del joven aviador peruano vencedor de las alturas. Se encuentra ilustrado con diversas fotografías inéditas y abarca temas que van desde su niñez y adolescencia, su orientación a la actividad aérea, la travesía aérea, su agonía, muerte y exequias, la entrega al Perú de los restos del avión Bleriot XI, los monumentos erigidos a su memoria y la repatriación de sus restos.

El libro viene acompañado de un disco compacto interactivo producido por el Mayor General FAP Oscar Gregorio Gagliardi Kindlimann y su hijo Óscar Gagliardi Corpancho. La publicación también está disponible en formato pequeño en español y viene acompañado de un DVD con un documental y una historieta animada. Ambos narran la vida y hazaña del pionero y precursor de las alturas. Este libro está destinado a los escolares.

Cabe resaltar que el contenido completo del libro, los documentales, la historieta animada, diagramas animados, un modelo para armar de papel del Bleriot XI, cientos de imágenes, videos, narraciones en audio de los poemas dedicados a Jorge Chávez, la última entrevista a Chávez, Postales y estampillas conmemorativas y transcripciones de los diarios de la época se encuentran disponibles también en cuatro idiomas en el sitio web: *www.JorgeChavezDartnell.com*

La presentación del libro y CD-ROM puede ser resumida con las palabras del Mayor General FAP Alberto Thorndike Élmoré, quien estuvo presente en dicha ceremonia: *“El fino momento académico y social que hemos compartido en la noche de ayer 8 de julio, con una audiencia de más de 600 participantes, en la Universidad Alas Peruanas --pujante institución de educación superior-- con motivo de la presentación del libro Jorge Chávez Dartnell, Centenario de la hazaña del cruce de los Alpes, de Óscar Gregorio Gagliardi Kindlimann y el interesante complemento del disco compacto adjunto, completa obra de su hijo, Óscar Gagliardi Corpancho (ambos logros pueden visitarse en la web: <http://www.jorgechavezdartnell.com>), dicho grato momento lo podemos sintetizar y calificar así: El padre, el hijo y el espíritu aeronáutico que reinó en el ambiente fueron los protagonistas del merecido, relevante y bien organizado recuerdo y homenaje al Vencedor de los Alpes en su Centenario.”*

El autor del libro cuenta: “La Universidad Alas Peruanas me contactó en razón de que sabían que anteriormente, junto con mi hijo Oscar Gagliardi Corpancho, habíamos efectuado un trabajo de producción de un CD Rom con la historia de Jorge Chávez Dartnell. Yo acepté hacer el libro ad honorem, y con el requerimiento de que el libro saliera con contenido en los cuatro idiomas: Castellano, Francés, Italiano e Inglés. al igual que el CD. Esto se concretó y fue colocado en la

red de internet”. El General Gagliardi viajó a Italia por su cuenta y se entrevistó con el Agregado Naval Almirante Jorge Falconí Garfias, su concuñado. Él había tomado contacto con la Condesa Caproni, cuyo padre fue muy amigo de Jorge Chávez y disponía de muchas fotografías e interesantes documentos para considerarlos en el libro. Fue así que fueron el Almirante Jorge Falconí *Garfias y el Mayor General Óscar Gagliardi Kindlimann* a la residencia de la Condesa Caproni, quien los recibió con mucho agrado y luego de una amplia y fructífera conversación le fue haciendo entrega de muchas fotografías y documentos de gran importancia para la inclusión en el libro proyectado. El Almirante Falconi se encargó de sacar copia a todo el material para entregárselo y ser llevado a su casa en Estados Unidos, donde reside. El Trabajo lo realizaron conjuntamente Padre e hijo para sacar adelante el libro, el CD rom y la Página web.

Inmediatamente después del éxito rotundo de la presentación del libro “Jorge Chávez, Centenario de la Hazaña del cruce de los Alpes (1910-2010)”, el Rector de la Universidad Alas Peruanas le preguntó al General Gagliardi: “¿Cuál es su próximo libro? El General Gagliardi contestó: “Mi próximo libro es la biografía del Héroe Nacional Cap. José Abelardo Quiñones Gonzales Gran General del Aire”

Dicho libro fue publicado por la Universidad Alas Peruanas en el mismo formato que la biografía del Ingeniero Jorge Chávez Darnell y fue presentado en una ceremonia especial en la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia Vencedores el Dos de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria.

En la Sesión Solemne en Homenaje al Centenario del nacimiento del Héroe Nacional Capitán FAP José Quiñones Gonzales Gran General del Aire, como parte del Programa, se hizo entrega formal de la Espada del Héroe, donada por el Sr. Dr. Hans Wolfgang Schemke.

La Espada fue posteriormente entregada de forma Oficial por el Presidente de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia a la Fuerza Aérea del Perú.

EL ESPIRITU AERONÁUTICO ABARCA EL MAR, LA COSTA, LA SIERRA Y LA SELVA. ES EL CIELO DE QUIÑONES

Somos descendientes de pueblos que crearon grandes culturas cuyas huellas hemos heredado dentro y fuera de nosotros. Aún asombran al mundo los testimonios de su paso por estas tierras: los ceramios de múltiples motivos, las bellas telas de bordados y colores que expresan un espíritu admirador de la belleza, sus grabados en madera, piedra, barro, que han inspirado a los más grandes artistas de esta y otras tierras.

Expresiones del espíritu de elevarse como los cóndores, que nuestros antepasados llevaban enraizado en la mente y el corazón. Igualmente, llevamos como herencia el valor de los héroes que construyeron y defendieron esos lejanos mundos inmortalizados en nuestra historia. Somos una familia cuyo origen se remonta a nuestros más antiguos antepasados.

De Chávez a Quiñones –Espíritu Aeronáutico significa una ventana más de la gran casa que alberga a la familia de la Fuerza Aérea del Perú. Se abre para permitir que se escuche nuestra palabra, la voz de nuestros sentimientos, pensamientos y experiencias, para así sentirnos más unidos y acompañados en la misión de cultivar y enaltecer cada vez más los valores morales que deben ser la arenga y guía cotidianas de nuestras vidas.

De Chávez a Quiñones –Espíritu Aeronáutico, se reúnen valiosos testimonios del valor, entusiasmo, entrega y sacrificio que testimonian la vida de los miembros de la Fuerza Aérea del Perú, en el cumplimiento de sus diversas tareas que exige el honor de pertenecer a la FAP. Asimismo se expresan los sentimientos y acciones que nos convierten en una Institución de inquebrantable solidaridad familiar.

De Chávez a Quiñones –Espíritu Aeronáutico nos trae lecturas que arengan, que tonifican, que robustecen nuestro ánimo para proseguir por el camino de quienes, con su dedicación y sacrificio, han marcado la ruta que debe seguir nuestro destino.

Hace 35 años la Fuerza Aérea del Perú, publicó el pequeño libro *Espíritu Aeronáutico I* cuando era Comandante General de la FAP el General del Aire José Carlos Zlatar Stambuk y en su presentación dijo: “Tengo la satisfacción de entregar a los herederos de Chávez y Quiñones este pequeño volumen”.

Al presentar esta publicación, lo hago con el convencimiento, como Comandante General de la FAP, de que su lectura ha de permitir ver, desde una perspectiva más real, más peruana, más nuestra, el rol que nos toca desempeñar en la historia como integrantes de la Fuerza Aérea del Perú, ya que todo el contenido está impregnado de amor a la Patria y a nuestra Institución.

En 1985 se publicó “Espíritu Aeronáutico II” cuando era Comandante General de la FAP el General del Aire César Enrico Praeli, quien dijo: “La Fuerza Aérea del Perú, haciendo honor a su lema, tiene la obligación ineludible de continuar Arriba siempre Arriba, con su Espíritu Aeronáutico que es propio de los centinelas del espacio. Así llegado el momento del recuento podemos afirmar con orgullo Misión Cumplida”.

En diciembre de 2017 el IEHAP publicó en un solo ejemplar los dos pequeños libros, siendo Presidente el TTG FAP Juan Burga Bartra, indicando que la presente edición recibirá la debida aceptación de todos los lectores FAP y extra FAP, a los que va dirigido porque su propósito esencial es contribuir a la mejor formación de todos los seres humanos que requiere nuestra nación.

En 1983 para la edición de *Espíritu Aeronáutico I* escribí: Nuestra existencia se remonta a tiempos legendarios. Allí están las imágenes elocuentes de los antiquísimos cerámicos, de las hermosas telas, de las figuras plasmadas en la piedra y el barro, a través de los cuales se encuentra eternizado el milenario deseo de elevarse como los cóndores que los antiguos peruanos llevábamos enraizados en la mente y el corazón.

Hablando con claridad meridiana, somos una familia cuyo origen ancestral se remonta a nuestros más antiguos antepasados. *Espíritu Aeronáutico* viene a constituir una nueva ventana de la casa que alberga a la familia FAP. A través de ella debemos hacer que se oiga nuestra voz. Sentirnos obligados a proseguir en la tarea permanente de cultivar y enaltecer los valores morales que deben ser aliento y guía de nuestras vidas.

Espíritu Aeronáutico I inicia una serie de publicaciones que nunca deben terminar. En cada número se irán insertando las colaboraciones de todos los que ingresamos a la FAP. Por eso, las palabras iniciales las brinda nuestro Comandante General, quien como jefe de familia, nos expresa que solo seremos dignos de considerarnos peruanos si como auténticos integrantes de la Fuerza Aérea, somos capaces de cultivar ese espíritu aeronáutico que será sustento vital para que todos los peruanos sin excepción hagamos patria.

Para la edición de 1985 escribí: En el presente volumen, segundo de la serie *Espíritu Aeronáutico*, se recogen valiosos testimonios del entusiasmo y la entrega que animan a los miembros de la Fuerza Aérea del Perú en el cumplimiento del deber, así como la fraternal e inquebrantable solidaridad que hace de todos los integrantes de nuestra institución y sus hogares, una heroica y gloriosa familia.

Espíritu Aeronáutico 2 es también una tonificante arenga que nos alienta, aún más, a continuar por la senda de quienes han trazado la ruta de nuestro destino. Las palabras preliminares de nuestro Comandante General así lo señalan: “Por eso nuestro esfuerzo cotidiano debe estar siempre orientado a mantenernos en alerta permanente, para actuar en cualquier instante contra quien se atreva a amenazar nuestra dignidad o soberanía, y a dar lo mejor de cada uno de nosotros por la integridad y desarrollo del país, sin esperar recompensa alguna”.

En el futuro, las colaboraciones que se publiquen en *Espíritu Aeronáutico* llevarán la firma de sus autores. Así, todos los miembros de la gran familia FAP tendremos la oportunidad de colocar nuestros nombres en la nómina de quienes, con mayor interés, están abocados a la tarea de mantener siempre encendido el **espíritu aeronautico** que nos enaltece.

Dice el General Zlatar: Después de conocer el contenido de *Espíritu Aeronáutico 2*, al margen de toda consideración protocolar, consideramos un deber ineludible epilogar dicho volumen porque, con satisfacción inmensa vemos que nuestras palabras finales al presentar el primer volumen resultaron casi proféticas, ya que cada narración es un claro ejemplo de cómo los integrantes de la FAP han vivido y están viviendo el papel protagónico de la historia, que entonces reclamáramos para ellos, haciendo así que la Institución se muestre, en toda su grandeza y valor, a los ojos de propios y extraños.

Enaltecer a la Fuerza Aérea del Perú con un actuar alturado, digno y positivo, representa el mayor deber, el mayor reto y el mayor honor para todos y cada uno de sus integrantes. Por eso es necesario que quienes integramos esta gran familia tengamos ideales, sean nacidos de la acción y sacrificio de nuestros héroes, sean surgidos de la necesidad de ser mejores y pretender vivir aproximándonos cada vez más a ellos, porque, como afirma Racso, “El ideal alegra la vida. Es consuelo en la desgracia, entusiasmo en la felicidad, luz en la noche y alas en la luz. Y fuerza y amparo siempre”.

Los integrantes de la FAP, solo podremos descubrir el sentido pleno de nuestras vidas cuando seamos capaces de comprender, vivir y ayudar a perfeccionar los ideales de búsqueda del infinito, que nacieran hace más de dos siglos con las ideas de Santiago de Cárdenas, aquel sublime loco que apodaron “Santiago el volador”, se reafirmaron con los trabajos en máquinas voladoras del talentoso Pedro Ruiz Gallo, desgraciadamente frustrados por su prematura desaparición y se adelantaron a su época con los experimentos de Pedro Paulet Mostajo, inventor del primer motor turbopropulsor del mundo, como lo reconociera el propio Werner Von Braun en su *Historia de la Cohetería y de los viajes Espaciales*.

Búsqueda, que ya en el terreno práctico se empezó a jalonar de hitos gloriosos con las acciones de nuestros bravos y esforzados pioneros: Chávez, Bielovucic, Velazco Astete y tantos otros, y el temple y valor de héroes de la talla de Quiñones y Salazar Southwell.

El presente volumen, mostrando en claros ejemplos cómo los miembros de la familia aeronáutica vivimos y sentimos el Espíritu Aero-náutico, es la mejor prueba de que la aceptación consiente de los modelos generales de conducta de prescripciones colectivas y de normas de comportamiento ajustadas a las reglas morales de nuestra

sociedad y de nuestra institución, unidas a la capacidad de acercarnos a la conquista de nuestros ideales, pueden modelar al individuo y determinar la forma de actuar del ser humano, induciéndolo al enaltecimiento y a la práctica de todo aquello que signifique o tenga valor ético, cultural e incluso religioso, permitiéndonos así alcanzar la superación tanto personal como colectiva, y a través de ella propender al engrandecimiento institucional, ya que el valor de una institución se mide por el valor de sus integrantes.

Que las vivencias cotidianas de cada integrante de nuestra gloriosa Fuerza Aérea se ajusten siempre al elevado concepto de los valores que invocamos, y que una interminable serie de ejemplos muestren a través de futuros volúmenes este Espíritu en toda su grandeza.

NARRACIONES DE AVIADORES

Entre los años 1983 y 1985, se publicaron dos pequeños libros titulados “Espíritu Aeronáutico”, motivados por el entonces Comandante General de la FAP TTG José Zlatar Stambuk, coincidentes con la permanente preocupación por los temas axiológicos en la institución. A pocos meses de su partida al más allá, el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, ha considerado pertinente re-editarlos en el mismo formato de otro de sus legados: *Narraciones de Aviadores*, porque reconoce el valor y la intensidad con que nacieron y, por lo tanto, anhela que sus reflexiones sean conocidas por el actual personal de la FAP. El año 1987, se publicó el Manual FAP 1-3 “Doctrina de Instrucción”, que estableció tres bases doctrinarias para la formación y perfeccionamiento de todo el personal de nuestra Institución: Vocación Aeronáutica, Espíritu Aeronáutico y Mística FAP.

¿Cómo consideramos el Espíritu Aeronáutico? Como una fuerza moral que surge de la identificación plena con nuestra Institución, valor moral que debe contribuir al prestigio y presencia destacada en la Historia del Perú. En *De Chávez a Quiñones- Espíritu Aeronáutico* se destacan los principios, valores y virtudes que por la huella histórica y tradición debe caracterizarnos a todos los integrantes de la familia FAP. Este libro se edita con la convicción de que será recibido y aceptado con interés por los lectores tanto de la FAP como de todos los compatriotas, y en especial de su juventud.

TTG FAP Juan Burga Bartra
Presidente del IEHAP

SANTIAGO DE CÁRDENAS, EL PRECURSOR

Dedicado, con irreductible voluntad, desde sus más juveniles años a lograr un solo propósito: desentrañar el misterio del vuelo de las aves, para elaborar un nuevo sistema de navegación que permitiera a los hombres volar como los pájaros.

Santiago de Cárdenas (Lima 1725-1726) fue el visionario que ocupó toda su existencia a lograr el sueño de que el aire fuera también un camino para que volaran los humanos. Él mismo lo decía desafiando incluso las burlas de sus contemporáneos: "... he seguido este amargo destino apartado de todo trato cortésano, tan entregado a este sistema que aun he carecido del descanso ordinario a todo trabajador"

Y es que la existencia de Santiago de Cárdenas sufrió no solo los embates de la pobreza, propios de su modesto hogar, sino y sobre todo de la incompreensión de sus contemporáneos, quienes se mofaron de él, calificando sus alegatos como los delirios como los delirios de un loco y negándole toda clase de apoyo para solventar los gastos, exigidos por tan aventurada empresa.

Huérfano de padre desde los diez años de edad, Santiago de Cárdenas se vio obligado a desempeñar los más variados oficios: marino mercante, sombrerero, tramoyista, maquinista...; tareas que, sin embargo, enfrenta con entusiasmo y en las que merced a su ingeniosa versatilidad logra éxitos y satisfacciones: "Ha querido el cielo que en

las habilidades no sea escaso, dándome luz para inventar varias cosas...Baste apuntar que en el arte de sombrerero hice algunos inventos...Puedo sin jactancia decir, atestiguándolo con el gremio, que he sido el más experto en el arte de cuantos contiene América; en varios oficios mecánicos entro y salgo con la misma destreza que si los hubiera aprendido gracias, ante todo, al Dador de los Dones”

Tales afirmaciones podrían achacarse a un espíritu vanidoso y soberbio, si no se lo juzgan dentro de su contexto. Valga por ello, hacer presente que tales argumentos fueron esgrimidos por Santiago de Cárdenas para alcanzar la gracia que conlleve a las autoridades del Virreinato para alcanzarle la ayuda indispensable para hacer realidad su proyecto aeronáutico.

El talento y la voluntad de un hombre muchas veces se quiebra por falta de recursos. La historia es rica en ejemplos de esta índole. Los grandes inventos, así como los grandes descubrimientos científicos siempre han requerido de la generosidad de protectores.

Por eso, Santiago de Cárdenas, con la tenacidad propia de quien está convencido de una verdad, no se arredró en llevar adelante su empeño: En cinco de noviembre de 1761 y el 6 de diciembre del año siguiente, mediante dos memoriales al Virrey del Perú, Don Manuel Amat y Juniet, solicita la atención y el apoyo necesarios para llevar a feliz término su trabajos destinados a abrir al hombre las rutas del aire.. Ante su reiterada insistencia, y al no encontrar otra respuesta que no fuera el desinterés por sus proyectos, lejos de amilanarse, buscó el camino de dirigirse al propio Rey de España, Carlos III. Para ello elaboró el texto “Nuevo sistema de navegar por los aires, sacado de la observaciones de la naturaleza volátil, por Santiago de Cárdenas, natural de la ciudad de Lima, en el Perú, y lo dedica a su amada Patria en honor de sus patriotas. Año 1762”

Aquí algunos fragmentos (acondicionados a la escritura actual):

“Es posible, Señor, que siendo estos animales irracionales desde los tiempos de Adán incapaces de comparación con este varón, gocen de girar por los aires y andar por la tierra, lo uno para vencer los obstáculos que ofrece lo fragoso de los caminos y lo otro para su alimento y conservación; mientras el hombre para andar cualquier distancia se ha de fatigar, con notable daño de su salud, sujeto a la inconstancia de un bruto, cuando más comodidad ofrece el aire, o se ha de entregar a los viajes por mar, expuesto a las procelosas aguas y sujeto a la inconstancia de los vientos con todo los trabajos y penurias que Vos no ignoráis...podéis crear un hombre que vuele casi perfectamente y que goce el mundo de este beneficio. Señor (conceded) esta gracia para quien con tantas energías te suplica, clama y ruega. Seños, tu bondad para hacerte esta petición y, si la otorgas a mi humilde persona, sea vuestra liberalidad ensalzada acá en la tierra como lo es en el cielo.. Si ha de llegar el día, Señor, en que hayas de conceder a hombre nacido de mujer el don que tal cosa descubra, sea a quien te ha llorado, pero si vuestra justicia lo tiene reservado para quien sea más digno, me conformo de buena voluntad y te pido me perdonéis y me hagais humilde de corazón”

Santiago de Cárdenas fue la primera inteligencia americana que avizoró el futuro del hombre en el espacio e hizo de su vida una sacrificada y decidida entrega al estudio y a la inventiva de la ciencia aeronáutica. ..Suficientes muestras son las observaciones y la minuciosidad inagotables que caracterizaron sus observaciones desde la “tijereta”, ave que atrajera sus preocupaciones durante sus viajes por los mares del Sur, hasta el cóndor andino.

El estudioso Emilio Harth Terre escribió acerca de Santiago de Cárdenas: “Su acucioso y constante afán experimentador, lo mueven a estudiar el vuelo de las aves. Como su temperamento tiende a las mecánicas, sus afanes se ven favorecidos. Busca libros y trata de com-

prenderlos; pero la raíz de todo está en su experiencia frente a la naturaleza, y en la observación del vuelo de las grandes aves rapaces, cóndores especialmente, que vuelan sobre su cabeza, él en acecho, corriendo riesgos, echándoles trozos de carne para que se le acerquen lo más posible...y todo lo va apuntando...” Asimismo, Harth descarta, con argumentos convincentes, que Santiago de Cárdenas en la formación de sus proyectos, pudiera conocer los dibujos de Leonardo de Vinci, que recién fueron publicados en tiempos muy posteriores a las inquietudes del precursor limeño.

El autor de “Historia Aeronáutica del Perú”, Coronel FAP Carlos a. de la Jara, expresa: “Hay todo un Curso de Aeronáutica en el libro de Cárdenas. Es curioso y de gran ingenio, la forma como explica el camino de las líneas del aire, guiadas por la forma del cuerpo de las aves hasta llegar a la cola y accionando sobre las plumas, la hacen trabajar como un verdadero timón de dirección; el por qué al virar “abatén un ala y elevan la otra”, produciéndose mayor resistencia del aire en el ala interior y, en consecuencia, mayor velocidad de giro...” Poco se sabe de su vida y existen varias versiones acerca de su muerte en el intento de demostrar la realización de su proyecto.

“Nuevo sistema de navegar por los aires...” es el vivo testimonio de un hombre entregado a la esperanza de que al ser humano todo le es posible...Santiago de Cárdenas ha vencido ha vencido las adversidades que se empeñaron en obstaculizar sus propósitos, pues él señaló una meta que la ciencia se encargaría posteriormente de hacer realidad: “...El Cielo me ha inspirado cuanto en este mundo se ha servido manifestarme, si acertare, a él las gracias, si no que se haga su voluntad” ¡Gloria eterna al precursor!

TTG FAP César Enrico Praeli
Comandante General de la FAP

EL MITO DE ÍCARO

Al leer este legendario mito de la antigua cultura griega, verás que la vocación de ser miembro de la Fuerza Aérea del Perú, que hoy hemos hecho realidad, es una aspiración del ser humano tan antigua como la propia humanidad: volar, con valor pero sin olvidar la prudencia. Ícaro, famoso personaje de la mitología griega. ¿Pero quién era Ícaro?, ¿cuál fue su historia?, ¿por qué se le cita tanto?

Ícaro, hijo del inventor Dédalo. Obligado a abandonar Atenas se refugió en la corte de Minos, rey de Creta. Cuando Pasífae, hija del dios del Sol (Helio), y esposa de Minos, dio a luz al monstruoso Minotauro, criatura con cuerpo de hombre y cabeza de toro, fruto de sus amores con el toro blanco que Poseidón hizo salir al mar, Minos encargó a Dédalo que construyera su laberinto, el famoso Laberinto de Creta, en el que Minotauro viviría oculto toda su vida. El Minotauro se alimentaba de carne humana, que Minos obtenía de los atenienses, quienes debían enviarle todos los años seis mancebos y siete doncellas. Cuando Teseo se presentó entre los siete mancebos, aunque con la intención de matar al Minotauro, Ariadna, hija de Minos y enamorada de Teseo, pidió a Dédalo que le ayudase. Accedió, suministrando a Teseo un ovillo de hilo gracias al cual pudo encontrar la salida del laberinto y abandonar Creta con Ariadna.

Minos se enfureció tanto que encerró a Dédalo en el laberinto, junto con su hijo Ícaro. Para escapar, y hacerlo sin recurrir a barco alguno, puesto que Minos vigilaba cuidadosamente a todos los que abandonaban la isla, el imaginativo Dédalo pensó en imitar a los pájaros.

En consecuencia, se puso a fabricar unas alas para él y para Ícaro, enlazando plumas, primero las pequeñas y luego las más grandes; unió su trabajo y dispuso de alas similares a las de un gran pájaro, él mismo las probó, comprobando que funcionaban. Dotó entonces a Ícaro con otro par y le enseñó a volar. Una vez conseguido esto, padre e hijo se dispusieron a emprender el vuelo y abandonar su cautiverio. Pero antes, Dédalo advirtió a Ícaro que tuviese cuidado, que no se elevase demasiado porque el calor del Solo podría derretir la cera, pero que tampoco volase demasiado bajo porque el mar mojaría las alas y no podría sustentarse en el aire.

Comenzaron entonces a mover las alas, y, ¡oh, maravilla!, volaban. Tras un tiempo, Ícaro, entusiasmado y desoyendo las advertencias de su padre, comenzó a ascender. “¡Más alto!, ¡más lejos!” (olvidando la advertencia del padre).

La consecuencia fue la prevista por Dédalo: la cera se derritió y las plumas se fueron cayendo, con lo cual las alas perdieron superficie e Ícaro altura, sin que sus desesperados esfuerzos, agitando los brazos con toda la rapidez de que era capaz, pudiera evitarlo. Cayó al mar y murió.

Dédalo lloró la muerte de su querido hijo y maldijo su habilidad, las técnicas y saberes en los que era maestro y que habían conducido a la muerte de Ícaro. Comprendemos su dolor, pero al comportarse de esta manera el sabio Dédalo no tuvo en cuenta que la ciencia nunca debe estar alejada de la prudencia: que la verdadera sabiduría es hija del matrimonio que forman el saber y la prudencia que da el buen juicio.

(Fragmento de la introducción de *El mundo de Ícaro*, del dibujante Antonio Mingote y de José Manuel Sánchez Ron, catedrático de Historia de la Ciencia en la Universidad Autónoma de Madrid. (Fuente GOOGLE).

LA VOCACIÓN

Un joven pregunta a un sabio:

-¿Qué es la vocación?

El sabio se sienta un instante pensativo y responde:

-¿Qué quisieras ser?

-Aviador –responde el joven.

-Esa es tu vocación –afirma el sabio.

El joven no queda tranquilo con esa respuesta y vuelve a preguntar:

-¿La vocación nace o se hace?

-Las dos cosas –es la respuesta.

Ambos se ponen a caminar por las orillas de un río, y el sabio va diciendo: “Ese río quizá al principio no existió o simplemente fue un pequeño arroyito que con las lluvia o las millones gotas de rocío fue aumentando su caudal y hoy se dirige orgulloso a los surcos de las chacras o a aumentar las aguas del mar... Pero si un derrumbe hubiera obstaculizado su cauce y él no hubiera podido vencerlo, se habría extinguido, evaporado con el calor del sol”

El joven escuchaba atento, sorprendido de oír las palabras del sabio: “Lo que quiero decirte es que la vocación es el deseo de llegar a una meta determinada (ser médico, poeta, aviador, marino, ingeniero...), las ganas de convertirte en realidad una ilusión”.

-¿Y basta con querer ser para alcanzar ese propósito?

“No, dijo el sabio,

la vocación nace con uno, pero también se hace o se deshace

Depende de los esfuerzos que hagas para lograr ser lo que quieres ser. También se deshace, si no luchas por realizarla y la dejas morir. Imagínate cuántos quisieron ser aviadores, como tú lo deseas, y no

se empeñaron lo suficiente por serlo: terminaron siendo o haciendo otra cosa, quizá incluso algo que nunca desearon ni desean”.

-La vocación, así como la felicidad, no es inalcanzable, lo que sucede es que muchas veces se equivoca el rumbo y por desidia se deja a un lado la dirección debida. Nada hay más doloroso que el fracaso, que el ser o el hacer lo que no deseas o deseaste para enrumbar tu vida.

¿Te imaginas a un cóndor con las alas quebradas resignándose a compartir un corral con los pollitos y gallinas?

Por eso te digo que la vocación nace y se hace o se deshace. Cumplir tu vocación es llegar a la felicidad o a estar muy cerca de ella.

Dr. Jorge Díaz Herrera

SER AVIADOR

“Para pasar a primer año era indispensable salir volando ¡solo! en el avión Steerman PT17. Esa era una alegría muy grande. Cuando ya de cadete de primer año volé el turno de una hora de acrobacia en el PT17, efectuando looping, tirabuzones, etc. quedé fascinado y me dije: “¡Después de esta maravillosa experiencia, si me mato qué importa!”

M.M.O.

“Una vez que hayas volado y estés en tierra, mirarás al cielo y desearás volver allí” “Los aviadores no mueren solo vuelan más alto” (Capitán Pedro Andrade)

Conversábamos la familia y un camarada de armas muy amigo. Entre los tantos temas que tratábamos, surgió de repente una pregunta de mi hijo mayor:

-¿Qué es un aviador?

-Mi papá, pues, tonto- respondió mi hijo menor.

La ocurrencia nos hizo reír, pero la pregunta de mi hijo mayor siguió pendiente. Una y otra idea se sucedían y no nos era posible llegar a una conclusión.

De pronto, intervino mi padre, que había estado en silencio:

-Una vez le preguntaron a un guerrero: ¿de dónde sale tu coraje?.

El guerrero señaló en el mapa a su tierra y dijo.

-De aquí.

-Podrías escribir sobre coraje, patria y Fuerza Aérea –replicó mi padre, oficial retirado del Grupo Aéreo N° 8.

-Es un tema importante, pero sería muy extenso –dijo el amigo.

Mi padre meneó la cabeza, desaprobando la respuesta y agregó:

-Un aviador como tú, un FAP, es ante todo un hombre que ama a su Patria por sobre todas las cosas. ¿Sí? o ¿No?

-Así es-respondimos.

Pues, por lo que veo, ya tienes el tema, simplemente ten la dedicación y paciencia de escribir: ¿Por qué eres aviador? ¿Desde cuándo eres aviador? ¿Qué sientes como aviador? ¿Cómo ha influido la profesión en tu vida? ¿Qué te ha hecho sentir y hace sentir el vivir tu profesión?...

Ante tal propuesta de mi padre, yo me animé a responder:

-Te podría decir que soy aviador desde que ingresé a la FAP, pero, viéndolo bien, más justo sería afirmar que desde que me decidí a seguir esta profesión. Y ese sentimiento lo tuve desde pequeño, desde que tú me llevabas a ver los aviones al campo de aterrizaje y yo te decía que cuando fuera grande yo sería aviador.

Seguimos conversando hasta que llegó la tarde. Esa misma noche, en la tranquilidad de mi dormitorio, empecé a escribir lo que recordaba motivado por las preguntas de mi padre con la intención de enviar una colaboración a “Espíritu Aeronáutico”

Esta tarea ha revivido en mí muchos pensamientos y sentimientos que creo necesario contar y han reafirmado mi vocación y espíritu aeronáutico, que me alegrará mucho se enteren sobre todo los jóvenes. Los pensamientos tienden a volar y vuelan a posarse como las aves en el corazón y la mente de los que amas.

Estas meditaciones me han hecho ver que el espíritu aeronáutico que me embarga no solo está en mí, sino que se ha extendido también

a mi familia. Pues mis padres, mi esposa y mis hijos viven y sienten a la Fuerza Aérea como la familia grande que nos mantiene unidos. “Todo querer es un no tener. Pero empezar a querer es empezar a tener”

Por eso siento la convicción que soy Aviador FAP, desde los momentos en que empecé a querer serlo.

Dr. Jorge Díaz Herrera

SENSATEZ Y PRUDENCIA

Un domingo por la mañana, un joven se acercó a un anciano cuya fama de poseer gran sabiduría le había ganado el respeto de los vecinos del pueblo.

- Buenos días –saludó el joven, y permaneció un instante silencioso al oír la amable respuesta del anciano.

-Te noto con ganas de decirme algo, muchacho, ¿por qué te has quedado callado?

-Quiero contarle algo acerca del guardián del parque- se atrevió a decir el joven.

- ¿Está seguro de que lo que me vas a contar?

Al ver que el joven se mostró indeciso para responder, el anciano volvió a insistir?

-¿Estás seguro?

-¿Por qué me lo pregunta? –interrogó el joven.

-Porque, antes de escucharte, quiero saber que si la noticia que me traes ha pasado las tres pruebas.

-¿A qué prueba se refiere?

-Atiende bien:

* La primera prueba se refiere a la VERDAD, y quiero saber si tú estás completamente seguro de que es cierto lo que me vas a contar.

* La segunda prueba es la BONDAD, y deseo que me digas si lo que me contarás será para bien o para mal de mi amigo el guardián del parque.

* La tercera prueba es la NECESIDAD, pues debo enterarme si resulta necesario saber lo que me dirás.

El joven se quedó pensativo un buen rato y decidió preguntar:

-¿Me puede explicar el porqué de las tres pruebas?

- Pues si no estás seguro de que es VERDAD lo que me contarás o solo es algo que has oído decir, sin que te conste si es cierto o no, puede ser una mentira.

*Dime también si te gustaría que cuenten de ti lo mismo o algo parecido a lo que me contarás acerca del guardián, será algo con un propósito de BONDAD o de malas intenciones?

Y, por último, crees que es NECESARIO saber lo que me vas a decir?

Al ver que el joven tartamudeaba sin atreverse a decir palabra alguna, el anciano posó una mano en el hombro del joven y con voz paternal le dijo:

-*Si lo que me estás por contar no es VERDAD, lo que conseguirás será que yo empiece a dudar o tener mal concepto de mi amigo, y al fin y al cabo un mal concepto de ti mismo.

*Si es algo que alguien contó por el simple hecho de hacerle mal al guardián, no es digno de escucharse porque quien hablará no será la BONDAD sino la maldad.

*Y, por último, ¿lo que me contarás será algo NECESARIO de saber?, le hará bien o le hará mal a la reputación de mi amigo?

El joven, consciente de que lo que iba a contar solo era un comentario malévolo que nadie podía asegurar si era verdad o no y que le haría mal al buen nombre del guardián, se preguntó a sí mismo acerca de qué necesidad tenía decir lo que diría al anciano. Entonces bajó la cabeza y calló.

-Nunca cuentes de otro lo que no desearías que cuenten de ti. Las habladurías de las malas lenguas no tienen otra intención que manchar la imagen de alguien, lo que no es nada bueno. Además, ten en cuenta que tú puedes ser víctima de una calumnia o de un chisme, que

no te hará nada bien y que, al contrario, hará que piensen mal de ti. “Solo la verdad y la bondad son necesarias, las habladurías sobran, manchan.

El joven se despidió con voz muy queda y se alejó percibiendo la sensación de alivio propia de quien estuvo a punto de caer a un abismo y, por fortuna, se salvó.

“Las buenas lenguas hablan con la verdad acerca del bien de los demás; las malas lenguas son como serpientes venenosas que van derramando el mal para manchar el honor de las personas”

Dr. Jorge Díaz Herrera

Canto a Quiñones

*Quiero cantarte, capitán del astro
rey, Quiero cantarte porque siempre es hora de
cantarle a la gloria.*

*Y mi canto va en vértigo hacia arriba,
hacia la inmortalidad de tu presencia
que es para quien quiero cantar.*

*Óyeme bien, y que me oigan todos
los de esta estancia y los que están contigo:
José Quiñones, trigal aún siendo trigo,
apenas un trigo amanecido, apenas
un anuncio de trigal.*

*Y es que la aurora para ser aurora
no necesita sino de un rocío
de ese mar infinito de rocíos
que es la eternidad.*

*Naciste rumbo al sol. Espada
aliada a la vida: al ave, a la rosa,
a la alegría, al pan del hogar, al honor
de la patria que es nuestro mejor pan.*

*Don apacible como el oleaje
en cuya paz anida la bravura
que llegado el momento, ¡ah ese momento!,
es la ira del bueno,
el galope del héroe,
el aletazo inmortal.*

*Tú arribaste, capitán de las alturas,
a la sublime cima que es la muerte
cuando se llega a ella jubilar,
despierto, generoso, voluntario
como la humilde flor llega a la vida.*

*Cuando te vio ardiendo en llamas,
el adversario te creyó atrapado.
¡Cómo iba a ser así! Si eras el fuego
de tu propio resplandor.
Retazo de luz que retornaba
a su morada.*

*Gloria en ti. Porque en tu gloria estamos
también glorificados y perpetuos.
También eternidad.*

*Aquella infancia juvenil que cabalgaba
a pelo en el asombro de tus ojos,
bañando su cometa en los cielos
de su marina orilla familiar,
hoy se abre en otro puerto de Pimentel,
aquel más azul que el azul mismo:
el insondable manantial.*

*José Abelardo Quiñones Gonzales,
saludable juventud.
En aquel vuelo tuyo no hay espacio
sino para volar.*

*Grande es el héroe porque da a la Patria
la altura del cóndor,
la paz del rosedal.*

*Este canto surgió en Quebrada Seca,
la aurora en que naciste de ti mismo:
el 23 de julio de nuestra erguida edad.*

*Gloria en ti. Porque en ti la Patria
tiene para seguir viviendo,
respirando,
en lo inmenso del cosmos
una ventana más.*

Dr. Jorge Díaz Herrera

UNA HEROICA Y GLORIOSA FAMILIA

“Deberíamos tratar de ser dignos hijos de la gloria de nuestros antepasados para ser padres de un digno y glorioso futuro”.
(proverbio)

Las inteligencias más lúcidas de todos los tiempos han puesto lo mejor de sí para definir lo que significa una familia. Y no obstante sus diversos idiomas, sus distantes países, siempre han coincidido en señalar los principios de hogar, casa, fraternidad, autoridad, lealtad, afecto, solidaridad, anhelos comunes y otros valores más que califican al humano como un ser destinado a vivir en compañía.

“La familia es la fuente de toda fraternidad, y por eso es también el fundamento y el camino primordial para la paz”
(Papa Francisco)

Esta sabia reflexión, por ejemplo nos pone en evidencia que quienes integran una comunidad, una institución unidos por la misma vocación constituyen una familia. Afirmación que nos hace comprender que quienes integramos la FAP somos una familia, una familia grande, unida por el amor a nuestra Patria y por la vocación de defenderla con nuestro espíritu aeronáutico. Somos pues una familia unida por el símbolo de las alas desplegadas en los confines del firmamento, que bien se puede afirmar, como podría decir el filósofo Lao Zi: “Somos una familia que ha emprendido un vuelo hacia la libertad”, así como hacia la seguridad, la integridad y el desarrollo del Perú. En otras palabras: la FAP es la familia cuyos mayores ideales son los que conlleva el espíritu de los centinelas de la patria. No por ser el aire nuestro principal camino, nos resultan ajenos la tierra, el mar, los ríos de esta geografía nuestra tan complicada.

“La geografía del Perú es como un papel que alguien ha estrujado en sus manos y ha dejado caer” decía Raimondi, admirado de la fortaleza y tenacidad de los peruanos de construir su destino entre tantas montañas, desiertos, abismos, valles, climas, ríos....

“La familia es como la buena música, algunas notas altas, otras bajas, pero siempre es una hermosa canción” (Anónimo)

A los integrantes de la FAP nos convierte asimismo en una sólida familia el avanzar por el camino de una misma vocación, que para realizarla hemos tenido que demostrar que somos dueños de aptitudes físicas, mentales y morales que nos hagan dignos de vestir el uniforme de la Fuerza Aérea del Perú.

Es emocionante saber que todos los integrantes del Grupo Aéreo N°3 querían estar en la primera línea de batalla. Yo esperaba mucho de mis pilotos, pero ellos han dado mucho más. Por eso es que puedo reiterar con orgullo que las tripulaciones de los helicópteros de la Fuerza Aérea del Perú tenemos: la agresividad del Cazador, la resistencia del Bombardero y la experiencia del Transportista.

No podemos dejar de tener en cuenta que una familia, más aún si es tan numerosa como la nuestra, únicamente puede vivir en armonía, con la confianza y la fe que sus integrantes profesan a quienes tienen la difícil responsabilidad de conducirla, y por la disciplina que surge de lo más profundo de nosotros mismos, como un fuego interior de donde brotan también la comprensión y el cariño que robustecen el corazón y la mente de todos sus integrantes.

Estamos seguros que, al estar preparados para cumplir con el rol estratégico de defensa, soberanía e integridad territorial, también tendremos la capacidad de participar en el control del orden interno, el desarrollo na-

cional, la atención de desastres naturales y en la política exterior del país.
(Comandante General de la FAP)

Por eso en la FAP tenemos un escalafón jerárquico que afianza nuestra seguridad y fortaleza. En la cima están nuestros Generales del Aire. A ellos les debemos el afecto y respeto al que se hace merecedor un jefe de familia. Estar atentos a sus llamados y a sus decisiones es nuestra consigna. Pues ellos somos nosotros mismos a quienes los méritos y la experiencia les han permitido llegar al lugar donde se encuentran.

“La familia es un vínculo con nuestro pasado y nuestro puente hacia el futuro”. (Alex Haley)

Hemos abierto tanto camino hacia adelante, que es imposible siquiera pensar en dar un paso atrás. La presencia de nuestras alas vencedoras está perennizada en la historia. Los laureles, la gloria, que nuestros mártires y héroes han dado a la patria son nuestra voz más orgullosa. Nuestras mejores huellas: su sacrificio. Nuestros representantes en la gloria: Chávez y Quiñones. Cuántas rutas abiertas para consolidar el territorio patrio, cuántas campañas de apoyo a la población y al desarrollo nacional, cuántos rescates a pueblos y personas en estado de emergencia. En los conflictos con países vecinos y en la Guerra contra el terrorismo, cuánto valor para defender la integridad de nuestra patria.

Nuestro joven pero altivo y honroso pasado es nuestra más grande arenga. Nuestro más grande desafío: estar todo instante en el lugar en que la Patria nos necesita. Nuestro camino cotidiano es el azul del firmamento, y no hay un solo lugar en el espacio en que la FAP no se juegue cotidianamente la vida. De eso somos conscientes. Tal vez aquella sea la razón íntima por la cual los soldados del aire nos

sentimos siempre alentados por una solidaridad y camaradería incomparables.

El Perú y el mundo nos miran y, frente a aquellas miradas, tenemos que seguir con la frente hacia el Cielo de Quiñones. Porque somos una heroica y gloriosa familia.

De ahí deriva la respuesta ética y moral del porqué el Capitán Quiñones es un testimonio que se perenniza en el alma nacional y nos impone el reto de seguirlo en todas las misiones y actitudes de nuestras vidas.

MENSAJES DEL LIBERTADOR LA VOZ DE SIMÓN BOLÍVAR: HOY Y SIEMPRE

- Las armas nos darán la independencia, las leyes nos darán la libertad.
 - El arte de vencer se aprende en las derrotas.
 - Un hombre sin estudios es un ser incompleto.
 - Juro por Dios, juro por mis padres que no descansaré mientras viva hasta que haya liberado mi patria.
 - La justicia es la reina de las virtudes republicanas y con ella se sostiene a igualdad y la libertad.
 - La libertad del nuevo mundo es la esperanza del universo.
 - Las naciones marchan hacia su grandeza al mismo paso que avanza su educación.
-
- Para el logro del triunfo siempre ha sido indispensable pasar por la senda de los sacrificios.

LA GUERRA Y LA PAZ EN POCAS PALABRAS

“No hay camino para la paz, la paz es el camino”
(Mahatma Gandhi)

“No habrá paz en la tierra mientras perduren las opresiones de los pueblos, las injusticias y los desequilibrios económicos que todavía existen.”
(Papa Juan Pablo II)

“Nadie puede aterrorizar a toda una nación, a menos que todos nosotros seamos sus cómplices.” (Edward R. Murrow)

“El fin del terrorismo no es solamente matar ciegamente, sino lanzar un mensaje para desestabilizar al enemigo.” (Umberto Eco)

“La no violencia lleva a la más alta ética, lo cual es la meta de la evolución. Hasta que no cesemos de dañar a otros seres vivos, somos aún salvajes.”
(Tomás Alva Edison)

“Los hombres construimos demasiados muros y no suficientes puentes.” (Sir Isaac Newton)

“Si quieres la paz, lucha por la justicia.” (Pablo VI)

“Que nadie se haga ilusiones de que la simple ausencia de guerra, aun siendo tan deseada, sea sinónimo de una paz verdadera. No hay verdadera paz si no viene acompañada de equidad, verdad, justicia, y solidaridad.”
(Papa Juan Pablo II)

“No sé con qué armas se luchará en la tercera Guerra Mundial, pero sí sé con cuáles lo harán en la cuarta Guerra Mundial: palos y mazas.”.
(Albert Einstein)

“La paz es el blanco a donde dirigen su intento y el bien a que aspiran todas las cosas”.
(Fray Luis de León)

“Estar preparados para la guerra es uno de los medios más eficaces para conservar la paz”
(General George Washington)

“Antes que alcancemos la paz mundial tenemos que encontrar la paz en las calles”.
(Tupac Shakur)

“Si todo el mundo demandase paz en vez de otro televisor, entonces habría paz”.
(John Lennon)

“Dichosísimo aquel que corriendo por entre los escollo de la guerra, de la política y de las desgracias públicas preserva su honor intacto”.
(Simón Bolívar)

“Haga hombres, quien quiera hacer pueblos. Haga cada uno su parte de deber, y nada podrá vencernos. La ignorancia mata a los pueblos, y es preciso matar a la ignorancia”.
(José Martí)

“No he tenido más ambición que la de merecer el odio de los ingratos y el aprecio de los hombres virtuosos”.

“El camino más seguro de llegar a la cabeza es empezar por el corazón”.

“Los hombres distamos de opinión como de fisonomías, y mi conducta, en el tiempo en que fui hombre público, no pudo haber sido satisfactoria a todos”.

“...mis compatriotas, como en lo general de las cosas, dividirán sus opiniones; los hijos de estos darán el verdadero fallo”.

“Ningún sacrificio ha sido grande para mi corazón, porque aún el esplendor de la victoria es una ventaja subalterna para quien sólo suspira por el bien de los pueblos”.

“Buscaré en el retiro el seno de la paz, y en cada día que abrace a un viejo soldado del Ejército Libertador, recibiré la más dulce recompensa de todos mis trabajos”.

“Mi mejor amigo, es el que enmienda mis errores o reprueba mis desaciertos”. “Los soldados de la patria no conocen el lujo, sino la gloria”.

(General José de San Martín)

“Al silencio de los muertos, sucedieron los vivos a la Libertad”.

“Las bondades de un héroe son glorias para quien las recibe”.

“La gloria de la patria es vencer o morir”.

“La gloria es la dicha del héroe” .

“Para hombres valerosos, fieles y constantes nada es imposible”.

“El arte de vencer se aprende en las derrotas”.

“El pueblo que combate con fe, al fin triunfará”.

“Audacia en el plan y prudencia en la ejecución”.

“Con valor se acaban los males”.

“Echemos el miedo a la espalda y salvemos la patria”.

“La unidad en la guerra es la primera ventaja”.

“La unidad lo hace todo y, por lo mismo, debemos conservar este precioso principio. Divididos, seremos más débiles, menos respetados de los enemigos y neutrales. La unión hará nuestra fuerza, y nos hará formidables a todos”.

“La disciplina es el alma de la tropa así como el valor; pero aquélla es más conveniente en una batalla general que éste”.

“Es preciso prepararse para la guerra, a fin de dar base a la paz”.

“La patria exige cada día nuevos sacrificios, y es necesario darle hasta el último aliento de la vida”.

“Los caracteres militares que pueden adornar a un soldado: valor, desprendimiento, patriotismo, actividad, celo y talento militar”.

“Necesitamos de hombres robustos y fuertes acostumbrados a la inclemencia y a las fatigas, de hombres que abracen la causa y la carrera con entusiasmo, de hombres que vean identificada su causa con la causa pública, y a quienes el valor de la muerte sea poco menos que el de la vida”.

“Triunfo absoluto, o nada, es mi divisa”.

“Cualquiera que sea mi suerte en lo adelante, mi último suspiro será por mi país”.

“No envainaré jamás la espada mientras la Libertad de mi patria no esté completamente asegurada”.

“Perezca yo mil veces antes de tener miras personales ni causa pro-

pia”. “La paz será mi puerto, mi gloria, mi recompensa, mi esperanza, mi dicha y cuanto me es precioso en este mundo”.

“Compatriotas: Vosotros me honráis con el título de Libertador. Los oficiales, los soldados, el ejército: ved ahí a los libertadores”.

“El que trabaja por la Libertad y la gloria no debe tener otra recompensa que gloria y Libertad”.

“No debemos fiarnos de las apariencias del triunfo ni despreciar por pequeño al enemigo”.

“Si la naturaleza se opone a nuestros designios, lucharemos contra ella y haremos que nos obedezca”.

“¡Soldados: la esperanza de las naciones está pendiente de vosotros; dad un nuevo día de gloria a vuestra patria...!”.

“Soldados: Vais a completar la obra más grande que el Cielo ha podido encargarse a los hombres: la de salvar un mundo entero de la esclavitud”.

“Yo nunca me retiraré delante de los peligros”.

“Yo no pido por recompensa más que el reposo y la conservación de mi honor”.

“Yo moriré como nací: desnudo”.

“Recuerda en la opulencia a los amigos leales que conociste en la miseria; porque los tesoros se acaban y la amistad perdura. Dichosísimo aquel que corriendo por entre los escollos de la guerra, de la política y de las desgracias públicas preserva su honor intacto”.

(Simón Bolívar)

ARENGAS SOBRE LA LIBERTAD Y LA JUSTICIA EN EL MUNDO

- No hay camino sencillo hacia la libertad en ninguna parte y muchos de nosotros tendremos que pasar a través del valle de la muerte una y otra vez antes de alcanzar la cima de la montaña de nuestros deseos. (Nelson Mandela)
- Lo que la luz es para los ojos, lo que el aire es para los pulmones, lo que el amor es para el corazón, la libertad es para el alma del hombre. (Robert Green Ingersoll)
- El amor a la libertad hace al ser humano indomable y a las naciones invencibles. (Benjamín Franklin)
- Donde mora la libertad, allí está mi patria. (Benjamín Franklin)
- El único medio de conservar el hombre su libertad es estar siempre dispuesto a morir por ella. (Edgar Allan Poe)
- Sólo un pueblo virtuoso es capaz de vivir en libertad. A medida que las naciones se hacen corruptas y viciosas, aumenta su necesidad de amos. (Benjamín Franklin)
- Es mejor morir de pie que vivir de rodillas. (Anónimo)
- En mi juventud hice hincapié en la libertad, y en mi vejez subrayo el orden. He hecho el gran descubrimiento de que la libertad es un producto del orden. (Will Durant)
- Esta es la sabiduría más grande que poseo: La libertad y la vida son ganadas por los únicos que los conquistan de nuevo cada día. (Johann Wolfgang von Goethe)
- La verdadera libertad requiere el imperio de la ley y la justicia, y un sistema judicial en el que los derechos de algunos no estén garantizados a cambio de negarle sus derechos a otros. (Jonathan Sacks)

- La libertad no tiene sentido sin seguridad en la casa y en las calles. (Nelson Mandela)
- La libertad no es el poder para hacer lo que queramos, sino el derecho a hacer aquello que debemos. (Lord Acton)
- Únicamente el hombre educado es libre. (Epicteto de Frigia)
- Yo no sé quién fue mi abuelo: me importa mucho saber quién será su nieto. (Abraham Lincoln)
- La paz exige cuatro condiciones: Verdad, justicia, amor, libertad (Juan Pablo II)
- ¡Viva la libertad! El sol nunca ha iluminado un logro humano más glorioso (Nelson Mandela)
- La tiranía no puede reinar sino sobre la ignorancia de los pueblos. Entre las diversas maneras de matar la libertad, no hay ninguna más homicida para la república que la impunidad del crimen o la proscripción de la virtud (Francisco de Miranda)
- Me hierve la sangre, al observar tanto obstáculo, tantas dificultades que se vencerían rápidamente si hubiera un poco de interés por la patria. (Manuel Belgrano)

UN POCO DE HISTORIA

En este ensayo *De Chávez a Quiñones- Espíritu Aeronáutico* se destacan los principios, valores y virtudes que por la huella histórica y tradición debe caracterizarnos a todos los integrantes de la familia FAP.

En los albores de la Fuerza Aérea del Perú, guiados por el interés de destacar importantes normas de comportamiento que orienten la moral de los miembros del entonces denominado “Cuerpo Aeronáutico del Perú”, un distinguido grupo de oficiales elaboró el “Decálogo Aeronáutico del Perú”:

- 1.-Ama al Perú sobre todas las cosas del mundo y pon todas las energías de tu cuerpo y de tu espíritu al servicio de la Aviación de tu patria.
- 2.-Honra la memoria de los caídos en el cumplimiento del deber, porque te traza la senda luminosa que algún día puedes seguir. No abandones jamás a sus deudos, piensa en lo que mañana puede ser de los tuyos.
- 3.-Jamás comerciarás en beneficio propio nada que tenga relación con nuestra arma. Nuestra Patria no es rica, y aprovechar de la confianza que en nosotros deposita es como robarle a una madre pobre que todo nos lo dio y a quien debemos darle todo.
- 4.-No intervengas en “política”. El político que se acerca a ti quiere solamente aprovechar de las armas que la Patria puso en tus manos, para servirse de esa fuerza.
- 5.-Vive en continuo afán de mejoramiento, dando a la Aviación todo lo bueno de que eres capaz. Tu vida privada y militar debe ser inmaculada. No deshonres con la mentira, con la intriga ni con la adulación.

6.-Alégrate de todos los éxitos de tus camaradas, no critiques; siente como tuyos los fracasos en los que no haya culpabilidad.

7.-Realliza labor de unión, no hagas divisiones, porque si tal hicieras traicionarías a tu arma. El que divide debilita. El que debilita traiciona.

8.-Cuida el material que la Nación pone en tus manos, más que si fuera tuyo propio, y jamás lo expongas por negligencia o en criminales exhibiciones de falso virtuosismo.

9.-Sé inflexible en el castigo del que falta a sus deberes, del que divide, del que usa malas artes para triunfar y del que, por cualquier motivo, pretende desmoralizar el Cuerpo de Aviación.

10.-Cuida a los hombres que tienes bajo tus órdenes; sé su ejemplo y su guía. Respeta a tus superiores, porque ellos, si son buenos, te darán la experiencia de un camino limpiamente recorrido.

(Publicado en la Revista Aviación N° 33, de diciembre de 1938., pág. 81)

Enseñarás a volar, pero no volarán tu vuelo. Enseñarás a soñar, pero no soñarán tu sueño. Enseñarás a vivir, pero no vivirán tu vida. Sin embargo en cada vuelo, en cada sueño, en cada vida permanecerá siempre la huella del camino enseñado.

AVIONES FABRICADOS EN EL PERÚ

En la Introducción de su libro: *Fábrica Nacional de Aviones Caproni Peruana*, De Amaru Tincopa Gallegos dice: “A inicios de 1933, el Perú se encontraba librando una guerra no declarada contra la vecina Colombia tras retomar – brevemente- el control de una pequeña pero estratégica extensión de territorio selvático denominada “Trapecio Amazónico”, que comprendía territorios cedidos a Colombia en virtud del Tratado Salomón – Lozano, celebrado entre los gobiernos de ambos países en el año 1922. Durante el desarrollo de ese conflicto el Cuerpo de Aviación del Perú evidenció la precariedad tanto de su preparación para actuar en aquel escenario, como de sus medios. (...) El proceso de rearme emprendido por el Perú lo llevó a firmar jugosos contratos con diversas empresas de material aéreo, siendo especialmente importante el contrato celebrado entre el Perú y la Società Aeroplani Caproni S.A. de Italia, el cual trajo como consecuencia no solo la adquisición de material bélico, sino también la eventual integración del personal humano y técnico de ambas naciones”.

“Caproni Ca.113. Fue un hermoso biplano poseedor de una legendaria maniobrabilidad, expresada al máximo por los famosos pilotos italianos (...) Tras su ensamblaje y prueba, la aeronave fue asignada a la Sección de acrobacia y caza de la ECA, identificándosele con el CAP E/IA-1C. En esta unidad los pilotos de la especialidad de caza emplearon al ágil Ca.113 para “pulir” sus habilidades para progresar desde los dóciles Ca .100 y Ms.316 hacia los mucho más demandan-

tes Curtiss Hawk II, Ca.114 y NiD-121C.1. La excepcional agilidad de esta aeronave hacía de ella una montura ideal para que instructores y talentosos cadetes realicen espectaculares maniobras, tal como aconteció el 23 de setiembre de 1937 cuando, como parte del mitin aéreo celebrado el Día de la Aviación Civil Peruana, el Alférez Ernesto Gómez Cornejo despegó desde Las Palmas a bordo E/IA-1C con rumbo Noreste y enrumbando su aeronave hacia el Centro de la Ciudad – distante a unos 10 minutos de vuelo- lo cual no tendría nada de extraordinario si es que obviásemos el hecho de que Gómez realizó aquel vuelo en posición invertida, realizando espectaculares maniobras para el deleite del público sobre la ubicación del **Monumento de Jorge Chávez Darnell**, punto central del evento.

En el mes de agosto de 1938 se dispuso el envío de dicha aeronave a las instalaciones del FNA a fin de recibir un mantenimiento completo y revisión su estructura, labores que tuvieron una duración de dos meses y tras lo cual la aeronave dejó las instalaciones de la fábrica totalmente renovada, incluyendo su coloración, que ahora presentaba un acabado color aluminio sobre toda la aeronave.

Esta sería la apariencia con la que esta aeronave sería inmortalizada cuando –en enero de 1939 y como parte de la ceremonia de graduación de la Promoción Comandante Raguz– el **Alférez José Abelardo Quiñones Gonzales** se elevó en él E/IA-1C con la finalidad de realizar una exhibición de sus habilidades como piloto, exhibición que culminó con un pasaje invertido a tan solo un par de metros sobre el suelo, maniobra que le valió la admiración de sus mentores, compañeros y público presente en aquella ocasión”.

“Epílogo.- Finalmente, en mayo de 1942, la recién llegada Misión Militar Estadounidense reclamó el uso de las instalaciones del Arsenal Aeronáutico, conminando de inmediato a los italianos que aun

laboraban en él, a dejar sus puestos a fin de reemplazarlos con personal norteamericano. Paralelamente, las herramientas y máquinas de producción fueron desmontadas y vendidas como chatarra, junto a algunas aeronaves dadas de baja y un gran número de partes de repuestos almacenadas. Desde aquel momento las instalaciones de la ex Fábrica Caproni sirvieron únicamente como centro de mantenimiento general del CAP. No cuesta mucho imaginar los sentimientos que embargaron a aquellos que – despojados de sus empleos y sin un prospecto claro de su futuro – quedaron abandonados a su suerte debido a los vaivenes de la política. Desde el plano geopolítico, con el cierre de la FNA el Perú perdió una fuente de desarrollo tecnológico autárquico que pudo – de haberse tenido la visión adecuada- permitirle eventualmente alcanzar capacidades poseídas en algún momento por Argentina, y actualmente por Brasil, cuyos gobiernos mantuvieron e impulsaron sus industrias propias a pesar de las presiones foráneas. Sin embargo, no todo fue negativo, ya que a partir de un núcleo del antiguo personal de FNA se produjo la gestación de lo que hoy se conoce como el Servicio de Mantenimiento de la Fuerza Aérea del Perú o **SEMAN**, ente que opera desde 1950 –en las instalaciones y con personal de la antigua FNA– proveyendo servicio de reparación y mantenimiento de primer nivel a aeronaves civiles y militares tanto peruanas, como del extranjero.”

LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ

El 28 de enero de 1919 nace la gloriosa Fuerza aérea del Perú, inicialmente en el seno de nuestro Ejército. El 9 de diciembre del mismo año se crea la unidad de Hidroaviación de la Marina de Guerra con sede en la isla de San Lorenzo; debe considerarse que, según la Constitución Política de 1920, las Fuerzas Armadas del Perú estaban constituidas sólo por el Ejército y la Armada. Así, ante el creciente avance de la aviación militar mundial, el 20 de mayo de 1929 se crea el Cuerpo de Aviación del Perú (CAP) como tercer instituto armado.

El 22 de febrero de 1933 el CAP tuvo su bautizo de fuego durante la Guerra colombo-peruana combatiendo incluso contra mercenarios alemanes. En 1938 cambia de denominación a Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP). En 1941 es requerida en la guerra peruano-ecuatoriana, en la cual destaca el teniente José Abelardo Quiñones, quien se inmola el 23 de julio, es ascendido póstumamente a capitán y designado patrono de la Fuerza Aérea. En 1941 se crea el Ministerio de Aeronáutica y en 1950 el CAP vuelve a cambiar de denominación, adquiriendo su actual nombre de Fuerza Aérea del Perú (FAP).

A lo largo de su historia ha sido referente en el subcontinente, en 1941 realiza la primera misión aerotransportada en Latinoamérica, en 1968 fue la primera en ingresar a la era supersónica en Latinoamérica con los Mirage 5P, siendo también la primera en volar duplicando la velocidad del sonido. En 1985 fue la tercera en el mundo en operar el Mirage 2000 (en su momento el caza más avanzado de

Latinoamérica y segundo caza de 4ª Generación en Sudamérica después de los F-16 venezolanos). En 1996 fue la primera en Sudamérica en operar misiles BVR con los R-27 sobre los MiG-29,5 además de contar en su inventario, también desde 1998, con el Sukhoi 25, la aeronave más especializada en CAS de América Latina.

En cuanto al empleo de helicópteros, en 1965 la Fuerza Aérea, con los helicópteros Alouette III, como medio de transporte, apoyó al Ejército en el combate al brote guerrillero. En 1981, con el empleo de helicópteros MI-8 artillados se hizo la primera operación de combate en América Latina en un Conflicto Internacional, además de emplear helicópteros MI-6 y Bell 212. En 1982 se adquirieron los helicópteros de combate MI-25 que fueron empleados en el Conflicto del Cenepa en 1995, así mismo se emplearon los MI-17 artillados. Para el combate al terrorismo y narcoterrorismo se incrementó la flota con helicópteros de combate MI-35.

La extraordinaria experiencia operativa de las tripulaciones de helicópteros de la FAP se inició en el año 1962, con el alquiler de los helicópteros a las compañías mineras como la Cerro de Pasco, etc. y fundamentalmente con el alquiler de los diferentes tipos de helicópteros, a Petro-Perú y las más de 10 compañías petroleras extranjeras, además de la construcción del Oleoducto Norperuano.

LA FAMILIA AERONÁUTICA

Ingresamos a la FAP por VOCACIÓN, para hacer Patria y no Plata. En mi promoción, de 26 pilotos que nos graduamos, 13 entrañables compañeros y amigos, fallecieron en accidentes de aviación, como pilotos al mando: En esta carrera de tanto riesgo el compañerismo tiene mucho valor. Durante los 5 años de permanecer internos en la EOFAP llegamos a ser verdaderos hermanos y siempre estamos pendientes de lo que le pueda suceder a un “Compañero de Promoción” y su familia.

Desde el año 1955 hasta 1965, la Fuerza Aérea sufrió las consecuencias de la transición del empleo de aviones con motores convencionales (motores a pistón) al empleo de aviones con motores a turbina. Y a partir de 1957, el empleo de helicópteros tanto con motores a pistón como a turbina.

Los recuerdos de los compañeros fallecidos fluyen con mucha nostalgia, porque son tantas las vivencias en el cumplimiento de distintas misiones; muy singulares volando helicópteros. Me parece que los submarinistas deben tener vivencias similares por la convivencia prolongada de jefes, oficiales, técnicos, suboficiales y personal de tropa. La eterna historia de la escasez de pilotos hacía imposible relevar a las tripulaciones, los vuelos siempre eran urgentes y la presencia de los pilotos imprescindible, ya sea para volar los helicópteros peruanos o extranjeros.

Ya habían pasado más de 90 días, del terremoto de 1970, cuando el Capitán Vázquez del Villar se trasladó a Paramonga y se organizó un

nuevo centro de operaciones para atender a las tripulaciones de un gran número de helicópteros del Portaviones Guam, estadounidense, para socorrer a los pueblos de la Cordillera Negra.

Indudablemente, la fatiga estaba haciendo sus efectos. Varios helicópteros extranjeros y peruanos salimos llevando víveres y medicinas a diferentes pueblos de la sierra y el Capitán FAP David Vásquez del Villar, junto con el Técnico FAP Fidel Ángeles, volando un helicóptero Bell UH1D, al tratar de aterrizar en una explanada con mucha tierra muerta, con mucho peso de la ayuda humanitaria y mucha altura, se accidentó en forma tan grave que los dos perdieron la vida. El avión que estaba efectuando la búsqueda del bimotor argentino que se accidentó lanzando víveres en vuelos rasantes ubicó al helicóptero y nos dio las coordenadas; al caer la tarde me tocó la penosa tarea de trasladar en helicóptero a mi compañero de promoción David y mi gran amigo Fidel.

En un velatorio improvisado en Paramonga los acompañamos, recordando que David se había graduado de alférez como Ingeniero Electrónico y su ilusión por volar consiguió que las autoridades de la FAP le autorizaran a seguir el curso de pilotaje en la EOFAP, donde justamente nuestro compañero de promoción el Mayor General FAP Óscar Gagliardi Kindlimann fue su instructor en los aviones a chorro Cesna A-37 y yo fui su instructor en el Bell 47G. Como él era ayacuchano nos entendíamos muy bien en quechua y con Fidel hicimos tantos vuelos, en los cuales comprobé su eficiencia y responsabilidad.

El último recuerdo: un 19 de setiembre en la Cordillera Blanca donde pernoctamos a la intemperie a más de 4000 mil metros, conversando hasta que nos sorprendió el sueño y el amanecer con nieve en la bolsa de dormir.

La escasez de tripulaciones tenía sus compensaciones, como éramos tan pocos llegamos a conocernos y a entablar una amistad muy especial; como dije al principio, éramos una familia. Así quedó y hoy nos reconocemos como la “GRAN FAMILIA HELICOPTERISTA”

El Alférez FAP José Cavero Cavero.

El Capitán FAP Jorge Gálvez.

El Mayor FAP Javier Tryon,

El Capitán FAP David Vázquez del Villar.

El Alférez FAP G. Gaviola Tejada,

El Técnico FAP Juan Serrano Vargas,

El Técnico FAP Fidel Ángeles.

El Suboficial José Yáñez.

El Suboficial E. Cano Paredes

Entregaron su juventud y sus vidas cumpliendo misiones humanitarias. Ellos son las primeras víctimas y mártires de la transición y de los inicios de la flamante especialidad de helicóptero que nació en un Escuadrón que se convirtió en los Gloriosos Grupo Aéreo N° 3 y Grupo Aéreo N° 2.

Los generales, jefes, oficiales, técnicos y suboficiales de la Especialidad que hemos pasado a la Situación Militar de Retiro nos encontramos a la expectativa de los logros de las nuevas generaciones, en la permanente demanda de los helicópteros y de su imprescindible empleo tanto para la defensa como para el desarrollo del Perú.

Los nombres de los héroes y mártires que entregaron sus vidas en estos 42 años del Grupo Aéreo N.º 3, los 32 años del Grupo Aéreo N.º 2 y la descripción de las actividades que realizaron en defensa de la soberanía de nuestra Patria, se encuentran en los libros *La Fuerza Aérea en la Cordillera del Cóndor* y *Homenaje a la Fuerza Aérea del*

Perú, escritos por los TTG FAP José Carlos Zlatar Stambuk y Mario Muñiz Ortega, en las 150 páginas del Informe “Estrictamente Secreto del Comandante del Grupo Aéreo N.º 3 de 1981”, en los libros *Día Dieciséis* y *Se hace camino al andar* escritos por el teniente general FAP Ernesto Burga Ortiz, y *Vuelo en suspenso*, del Mayor General FAP Guillermo Carbonel Pasco.

Los miembros de la “Familia Aeronáutica” y “Helicopterista” tenemos tantas vivencias que si no las escribimos pasarán al olvido y son tan hermosas y fascinantes, que no tenemos derecho de privar a las nuevas generaciones conocer las experiencias y lecciones ocurridas en miles de horas de vuelo. Felizmente algunas vivencias han sido publicadas por el IEHAP en su excelente colección de Narración de aviadores y en los Anecdotarios que pienso deben ser de lectura obligatoria para todos los miembros de la Gloriosa Fuerza Aérea del Perú. Ojalá que las nuevas generaciones tengan el hábito de portar siempre un **Diario**.

VOCACIÓN AERONÁUTICA

Cuando el ex Comandante del Grupo Aéreo N.º 3, Teniente General FAP José Carlos Zlatar Stambuk, era Comandante General de la FAP, con su autorización y apoyo se publicó la primera biografía del héroe capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales en el libro *La batalla del Lucero* escrita por dos famosos autores Jorge Díaz Herrera y Eduardo Gonzáles Viaña.

Con la documentación proporcionada por el General Zlatar, Jorge Díaz Herrera escribió su famosa novela *La Agonía del Inmortal*, editada en España, que trata acerca de la vida y participación del Coronel FAP Francisco García Romero (Miembro fundador del IEHAP) en el conflicto con el Ecuador en 1941. En ese mismo período, Díaz Herrera compuso el hermoso poema “Canto a Quiñones”. También escribió los episodios narrados en los libros *Espíritu Aeronáutico I* y *Espíritu Aeronáutico II*, cuyos contenidos están orientados principalmente a los jóvenes, sin excluir a los mayores. Estos dos libros se editaron en la Imprenta de la FAP, como yo había participado en sugerir los temas y en la redacción, Jorge Díaz Herrera (persona sencilla y generosa) se negó a que se ponga su nombre y por lo cual yo también me negué a que mi nombre saliera como coautor, no obstante que los trabajadores de la imprenta insistían que lo haga, ya que me habían visto en todos los ajetreos que exigía la publicación.

El primer artículo de “Espíritu Aeronáutico I” trata de la VOCACIÓN y termina diciendo que a la Fuerza Aérea del Perú ingresamos a “hacer patria no a hacer plata”. En la contratapa de *Espíritu*

Aeronáutico II el mensaje que escribí invoca a considerar con mucha altura los consejos y experiencias orientadas a resaltar los valores morales, los principios y el amor al Perú, escritos por los oficiales de las diferentes unidades de la FAP, actividad que nunca deben terminar.

Por eso, al terminar de escribir este trabajo, donde narro de la mejor forma que me es posible mis experiencias como piloto de helicóptero, invoco a todas las tripulaciones de los helicópteros que escriban sus experiencias, ya que ellas forman parte de la historia del Perú.

Invoco especialmente a los ex Comandantes del Grupo Aéreo N° 3 y del Grupo Aéreo N° 2, pues ellos tienen experiencias valiosas que contar acerca de la participación de los helicópteros en la defensa y el desarrollo del Perú.

Es importante que la población peruana sepa, con cuánta entrega, abnegación, dedicación y entusiasmo la juventud que viste el uniforme de la FAP realiza su trabajo pensando en que todo lo que hace es para contribuir con el desarrollo del Perú y que cualquier sacrificio se compensa con la satisfacción del deber cumplido.

Las palabras se las lleva el viento, dice la sabiduría popular, por eso insisto en que es necesario escribir para que algún día en las bibliotecas exista un gran espacio con libros escritos por tripulantes de helicópteros; ya que estos, por su modo tan especial de operar y su permanencia en lugares singulares, tienen la oportunidad de departir e intercambiar experiencias con valiosos profesionales y palpar la realidad de cada pueblo, que el mismo trabajo los obliga a conocer.

Como se dice que la mejor manera de enseñar es con el ejemplo, el General Zlatar y yo hemos escrito *La Fuerza Aérea en La Cordillera del Cóndor* y Homenaje a *La Fuerza Aérea del Perú 1981*. Solamente

teniendo vocación y espíritu aeronáuticos y sobre todo juventud, se podrá realizar con entusiasmo y entrega los vuelos en esas selvas que parecen brócolis gigantes donde se explora los posibles yacimientos petroleros.

Gracias a ello pudimos trasladar, desde que sale el sol hasta que se pone, semejantes cargas de diferentes formas y tamaños, procurando aprovechar al máximo las condiciones meteorológicas. Los vuelos son cortos y a su vez muy tensos y estresantes (parecíamos una grúa hidráulica que engancha y desengancha la carga lo más rápido posible). Más aún cuando se está como piloto instructor, que además de transmitir conocimientos y experiencia se tiene que dar el ejemplo que es la mejor manera de enseñar.

Realmente teníamos que tener **vocación** para responder con entusiasmo y alegría a las circunstancias que se presentaban durante la vida cotidiana. No estábamos seguros si un día especial, como el nacimiento de un hijo o el cumpleaños de un ser querido, lo llamaban a uno porque era urgente salir a volar, ya sea para la evacuación de un herido grave o para la búsqueda de un avión; acontecimientos que ocurren el día menos pensado.

El piloto de helicóptero sabe que es su **vocación** y su deber; por ello, tiene que hallar el modo de hacer comprender a la familia que no puede eludir su responsabilidad.

En mi caso, por ejemplo, en casa estábamos mis dos hermanos menores, uno Historiador, el otro Ingeniero; ellos tenían asegurados sus sábados y domingos y fiestas de guardar, no estaban obligados al servicio de guardia y lo más singular era que mis dos hermanos, habiéndose graduado cuatro años después, ganaban mejores sueldos que yo.

Esto no lo podían entender ni mi papá, ni mi mamá, los tres éramos todavía solteros. Y cuando me casé, felizmente, mi esposa y mis dos hijas comprendieron y así pude volar con menos preocupaciones, que otros compañeros que no tuvieron esa suerte.

Con estas experiencias vividas es que se escribió el primer artículo de *Espíritu Aeronáutico 1*, que lo denominamos **Vocación**, donde subrayamos: “Solo alcanzarán la gracia de la felicidad, aquellos que llegan al lugar que han elegido por propia convicción” y terminamos como decía un antiguo oficial: “A la Fuerza Aérea del Perú se entra a hacer patria y no plata”.

RESEÑA HISTÓRICA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ

El Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, creado por Decreto Supremo N°004-81/AE de fecha 1ro de diciembre de 1981, es una entidad jurídica de derecho privado, el mismo que tiene como finalidad: el promover la investigación histórica sobre la aeronáutica y la navegación espacial en el ámbito nacional, así como fomentar su difusión con el objeto de contribuir a la formación integral de la cultura y la conciencia aeroespacial del ciudadano peruano.

Con fecha 1ro. de diciembre de 1981, mediante el Decreto Supremo N° 004-81/AE, siendo Ministro de Aeronáutica el Teniente General FAP. José García Calderón Koechlin, se creó el Instituto dándose la pausa para su organización y funcionamiento, el Instituto inició sus actividades con los siguientes Miembros de Número Fundadores: Teniente General FAP. Enrique Ciriani Santa Rosa, Teniente General FAP. César Yépez Zapatero, Mayor General FAP. Alfonso Alva Gómez, Mayor General FAP. Catalino Miranda Granda, Coronel FAP. Francisco García Romero, Coronel FAP. Ángel Cuba Caparo, Coronel FAP. Jorge Penny Donayre, Coronel FAP. Harry Thorberry Lumbreras, Coronel FAP. Iván Ljuvicic Gutheridge, Coronel FAP. Julio Díaz Silva, Coronel FAP. Francisco Castilla Zúñiga, Comandante FAP. Guillermo Serpa Elejalde, Mayor FAP. Carlos Morales Guzmán, Doctor Víctor Marchena Errol.

Años más tarde, mediante Decreto Supremo N° 005-84/AE de 04 de diciembre de 1984, se amplía la finalidad del “Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos y Aeroespaciales” y se modifica su denominación por la actual que es Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú.

De acuerdo con las disposiciones establecidas en el Código Civil, se ha realizado una actualización parcial de los artículos del Estatuto, la cual fue aprobada por Asamblea General Extraordinaria de fecha 26 de enero de 2012, los mismos que fueron elevado a la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos con fecha 21 de julio de 2012 a través de la Notaria Bartra, habiéndose registrado esta actualización en la Partida N°01807935 Asiento A0003, Título N°2012-007466310 del 17 agosto de 2012.

En los primeros años el Instituto se abocó en primer término a la recuperación de la sede que nos alberga ya que se encuentra llena de historia y jalona cada una de las etapas en la que se desarrolló el Cuerpo de Aviación, El Cuerpo Aeronáutico y posteriormente la Fuerza Aérea del Perú, motivo por el cual es un patrimonio institucional y sede natural del Instituto como ente administrador del legado histórico, este local actualmente restaurado como fuera recibido hace más de 70 años atrás, es historia rediviva de nuestra institución, que nos debe llenar de orgullo, tanto por ser un monumento arquitectónico único en el Perú, como por ser en la fecha el local más antiguo de la FAP, y el más cargado de historia, es por ello que se debe solicitar se declare Monumento Histórico de la FAP, para que pueda siempre ser visitado como un museo de sitio de las gloriosas alas peruanas.

HISTORIA DE LA SEDE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ

Durante el primer gobierno del Presidente Augusto B. Leguía, entre 1900 y 1912, la familia Salazar Orfila construye esta casona ubicada en la avenida que el jefe de Estado había trazado entre fundos y campiñas, para unir los balnearios de Chorrillos, Barranco y Miraflores con el centro de Lima y que se llamó Leguía hasta 1930. La casona –de diseño arquitectónico estilo Tudor, propio de las construcciones inglesas a partir del siglo XV– se caracteriza por sus arcadas en punta en todas sus aberturas, escudos heráldicos en las ventanas y con sus techos y paredes ricamente decorados.

Luego de la caída del segundo gobierno de Leguía (1919 – 1930) la avenida cambia de nombre por Avenida Arequipa y la propiedad de la casona pasa a poder del estado. Al crearse el Cuerpo de Aviación del Perú el 20 de mayo de 1929, la casona es entregada a fines de 1930 al Ministerio de Marina y Aviación, en la cual inicia sus funciones la Inspección General de Aeronáutica, la misma que en 1936 asume la denominación de Comandancia General de Aeronáutica. En 1941 se crea el Ministerio de Aeronáutica, el cual entra en funciones en enero de 1943, constituyéndose sede del Ministerio, y cuyo primer Ministro fue el General CAP. Fernando Melgar Conde.

En 1950, el Cuerpo Aeronáutico del Perú, cambia su denominación por la de Fuerza Aérea del Perú, y su sede principal siguió

siendo la casona de la cuadra 52 de la Avenida Arequipa y en sus instalaciones se ubicaban la Comandancia General, el Estado Mayor General, la Inspectoría General, la Dirección General de Administración, la Dirección de Material y la Dirección de Personal, hasta 1966, año en que se trasladan a su actual ubicación en la avenida La Peruanidad, en el distrito de Jesús María.

En 1981 la casona se convierte en la sede natural del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, compartiendo sus instalaciones con el Museo Aeronáutico. Actualmente lo hace también con el Consejo Consultivo del Comandante General de la FAP y la Dirección Nacional de Intereses Aeroespaciales.

El Instituto Nacional de Cultura, mediante la Resolución Directoral N°563/INC del 03 de mayo de 2007, declara a la casona como Monumento Cultural de la Nación.

PRIMERA JUNTA DIRECTIVA DEL IEHAP

Teniente General FAP Enrique Ciriani Santa Rosa	Presidente
Teniente General FAP César Yépez Zapatero	Vicepresidente
Coronel FAP Jorge Penny Domayre	Secretario
Coronel FAP Ivan Ljuvicic Gutheridge	Pro-Secretario
Mayor General FAP Catalino Miranda Granda	Tesorero
Coronel FAP Francisco Castilla Zuñiga	Pro-Tesorero
Coronel FAP Francisco García Romero	Vocal
Coronel FAP Ángel Cuba Caparó	Vocal
Coronel FAP Harry Thornberry Lumbreras	Vocal
Coronel FAP Julio Díaz Silva	Vocal
Comandante FAP Guillermo Serpa Elejalde	Vocal
Mayor FAP Carlos Morales Guzmán	Vocal

Teniente General FAP Enrique Ciriani Santa Rosa

Presidente

Don Enrique era hijo del ciudadano italiano Antonio Ciriani casado con Angelina Santa Rosa a fines del siglo XIX en la ciudad de Lima, Por razones de trabajo en la construcción del ferrocarril Arica-La Paz se trasladan al puerto de Arica. En los años del plebiscito para determinar la nacionalidad definitiva de Tacna y Arica, la casa de los Ciriani, ubicada en la Avenida Dos de Mayo de Arica, se convirtió en un centro de propaganda y de reuniones de los patriotas peruanos que luchaban por el retorno de Arica al seno de nuestra patria. A esa casona la llamaban “El Real Felipe” en alusión a la fortaleza chalaca. Enrique, que era menor de edad, fue víctima de feroces palizas por matones chilenos como lo escribe Manuel Portocarrero en su libro *Lo que vi en Arica*. Fue entonces que sus padres lo enviaron de vuelta a Lima donde ingresa a la Escuela Naval y el 4 de abril de 1933 a la Escuela de Aviación de Las Palmas. En 1934 se recibe de Alférez como integrante de la promoción Grau. Durante su carrera militar fue piloto de combate e integrante de la famosa “XLI Escuadrilla” e instructor del entonces Alférez José Quiñones, máximo héroe de la Fuerza Aérea del Perú. Enrique Ciriani participó activamente en el conflicto de 1941 con el Ecuador. Fue Jefe de la Casa Militar de Palacio de Gobierno y representante de la Fuerza Aérea en varios países.

Teniente General FAP César Enrique Yépez Zapatero

Vicepresidente

Ingreso a la Escuela de Aviación de Las Palmas el 10 de julio de 1939, se recibió en el año 1942 como Alférez, integrando la Promoción “31 de julio”. Durante su vida militar tuvo los cargos de Director de la Escuela de Suboficiales FAP, Director de la Escuela de Oficiales de la FAP, Inspector General de la FAP y Jefe del Estado Mayor General de la FAP.

Coronel FAP Jorge Penny Donayre

Secretario

Nace en la ciudad de Lima el 19 de setiembre de 1918, hijo de Moisés Penny Gómez y de la señora María Donayre Alcobed, ingresa a la Escuela de Aviación de Las Palmas en el año 1937 y se recibe como oficial de Arma y Combate con el grado de Alférez en el año 1940 integrando la Promoción Alférez CAP Alfredo Salazar S., falleció el 28 de agosto del 2000.

El 23 de julio de 1941, se creó oficialmente el Primer Agrupamiento Aéreo del Norte, nombrándose como Jefe del mismo al Comandante del 1er Grupo Aéreo, Comandante CAP César Álvarez Guerra, conformando un Estado Mayor jefaturado por el Comandante CAP Octavio Ríos Higginson. Integraban las cuatro secciones del Estado Mayor los siguientes oficiales: Primera Sección del EM: Capitán CAP Guillermo Alegre Soriano Segunda Sección del EM: Capitán CAP Guillermo Van O'ordt Adjunto Oficial de claves: Alférez CAP Jorge Penny Donayre Tercera Sección del EM: Capitán CAP Carlos Roca Varea Cuarta Sección del EM: Capitán CAP Manuel O'Brien Motto

Coronel FAP Iván Juvicic Gutheridge

Pro-Secretario

Ingresó a la Escuela de Aviación de Las Palmas en marzo de 1942 y se recibió como Oficial de Arma y Combate integrando la Promoción Capitán CAP Guillermo Concha Iberico

Mayor General FAP Catalino Miranda Granda

Tesorero

Nació en la ciudad de Lima e hijo del ciudadano Catalino Miranda Souza y de la señora Angélica Granda Rey, Ingresó a la Escuela de Aviación de Las Palmas en marzo de 1945 y se recibió como Alférez

en el año 1948 integrante de la Promoción Leonardo Alvariño Herr.
Fallecido el 17 de octubre 2009 - Lima, Perú

Coronel FAP Francisco Castilla Zuñiga

Pro-Tesorero

Ingreso a la Escuela de oficiales de Las Palmas en febrero de 1947 y se recibe como Alférez el 17 de agosto de 1950 integrando la Promoción Libertador General San Martín.

Coronel FAP Francisco García Romero

Vocal

Ingreso a la Escuela de Aviación de Las Palmas en el año 1933, recibándose como Alférez el 20 de enero de 1920 integrando la Promoción Francisco Bolognesi, fue Director de la Escuela de Aviación de Las Palmas. Participó activamente en el Conflicto Armado con el Ecuador de 1941. Basada en la biografía del Coronel FAP Francisco García Romero el Dr. Jorge Díaz Herrera, escribió la famosa novela *La agonía del inmortal*.

Coronel FAP Ángel Cuba Caparó

Vocal

Prestó sus servicios de médico en la Sanidad y luego en el Hospital de la Fuerza Aérea del Perú. Siendo siempre un destacado profesional.

Coronel FAP Harry Thornberry Lumbreras

Vocal

Ingresó a la Escuela de Aviación de Las Palmas en marzo de 1942, recibándose como Alférez el 26 de diciembre de 1944 e integrando la Promoción Capitán CAP Carlos Concha Iberico.

Coronel FAP Julio Díaz Silva

Vocal

Ingresó a la Escuela de Oficiales de Aeronáutica en 1945 (perteneciente al Cuerpo Aeronáutico del Perú) en pleno conflicto bélico debido a las últimas acciones militares de la Segunda Guerra Mundial en la cual el Perú apoyaba políticamente a los “Aliados”. Su paso por la Escuela de Oficiales, representó un sentimiento de satisfacción por haber servido a una institución militar de nuestro país. Dentro de sus recuerdos más resaltantes destacó que el ingreso a los grados superiores fue muy complicado, debido a que la Escuela atravesaba por problemas y necesitaba la reducción del personal. Con respecto al legado aprendido en su paso por la EOA Díaz Silva nos mencionó: El aviador lucha por ser un excelente piloto y un buen oficial, para que la Institución sea la mejor. En este apartado podemos interpretar que la excelencia del piloto académica, técnica, militar y psicológicamente, identifica a la institución que lo formó.

Comandante FAP Guillermo Serpa Elejalde

Vocal

Ingresó a la Escuela de oficiales en el año 1943, recibíéndose como Alférez en el año 1945 como oficial de Arma y Combate integrando la Promoción Comandante CAP Pedro Canga.

Mayor FAP Carlos Morales Guzmán

Vocal

Ingreso a la Escuela de Oficiales en marzo de 1945, recibíéndose en la Promoción Teniente Comandante CAP Leonardo Alvariano Herr

108° ANIVERSARIO DEL CRUCE DE LOS ALPES Y DÍA DE LA AVIACIÓN NACIONAL

Discurso de Orden del Piloto Civil Wilson Benzaquén Rengifo En el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú.

Quiero referirme de manera sucinta a hechos y personajes que marcaron la historia de la aeronáutica en nuestro país y a la literatura desarrollada por Santiago Cárdenas en su obra *Nuevo Sistema para navegar por los aires en 1762* y por el Doctor Cosme Bueno que nos dejó publicadas sus obras *Disertacion sobre el arte de volar* y *disertacion fisico – experimental sobre la naturaleza del aire y sus propiedades* sin dejar de mencionar *Los estudios generales sobre la navegacion aérea y su resolucion en 25 grabados* que nos dejó el Teniente Coronel Pedro Ruiz Gallo.

En su segundo vuelo de prueba, Carlos Tenaud Pomar sufre un accidente piloteando su avión Bleriot con motor Anzari. Como consecuencia sufrió una lesión en la medula quedando con una paraplejia traumática.

Como no recordar el vuelo de Juan Montero Meyerhuber que, luego de muchos inconvenientes, logra unir Lima con Pisco, considerado como una proeza, por haber sido el primer vuelo más largo del Pacífico en América Latina.

En el Perú, el problema de la viabilidad entre nuestra costa, sierra y selva fue un problema que más atrajo la atención de todos aquellos que con espíritu progresista se dedicaron al estudio de nuestra red general de comunicaciones, las apartadas regiones de nuestro oriente,

con sus escasos medios de transporte y sus peligrosas rutas fluviales y terrestres que contrastaron siempre con la riqueza y fertilidad de sus suelos, incitaron al estudio de nuestras vías de penetración a la selva y a la mejor forma de resolver el problema.

Recordamos que los viajes de Iquitos a Lima y viceversa debían realizarse por el río Amazonas hasta el Atlántico y de allí por el Canal de Panamá desde el principio del siglo XX o por el Estrecho de Magallanes al Pacífico hasta Lima, con muchas escalas y semanas de viaje, es por esto que entre 1920 y 1921 se dieron ciertos eventos en los que se fue sobrepasando partes de la Cordillera de los Andes, en los vuelos de los pilotos Enrique Rolandi y Giovanni Ancilloto para luego de los intentos realizados durante 1921, y el 11 de setiembre de 1922 el piloto y mecánico Elmer Faucett en el avión Curtis Oriole atraviesa la Cordillera de los Andes por el Abra de Porculla, para unir la tan ansiada ruta entre Lima e Iquitos.

Hermosas proezas llenas de civismo, lealtad, fidelidad, patriotismo y entrega por su país. Sin embargo, estas no opacan la gran labor de tender puentes para el desarrollo de las ciudades que se encuentran en lugares de difícil acceso y que nuestra Fuerza Aérea en actividad silenciosa realiza a través de los vuelos de Acción Cívica.

Luego vendría el desarrollo de la aviación con la fundación de empresas aéreas, como FAUCETT, PIA, APSA, LANSA, AMERICANA, TRANSPERUANA, AEROCONDOR, AERO CHSQUI, AEROPERU, TAM Y SATCO, parte comercial de nuestra Fuerza Aérea, que contribuyeron al engrandecimiento de nuestra aviación.

Si bien es cierto que recordar es vivir, no podemos quedarnos en el recuerdo, debemos asumir los retos y problemática que aqueja a nuestra aeronáutica nacional en el presente.

Siempre hemos sabido que nuestra posición geográfica ha hecho que Lima (Perú) sea el HUB = (Aeropuerto como centro logístico competitivo de distribución o centro de conexión donde se concentran cargas de mercadería para su redistribución. Generan beneficios económicos por las operaciones logísticas) natural más importante de América del Sur.

Sin embargo, los peruanos sentimos que no estamos dando la talla ante el reto que nos impone la Historia Aeronáutica de nuestro país. Este reto, significa consolidar nuestra posición estratégica como el HUB internacional más importante del Continente Sudamericano; y es que las demoras de las políticas públicas para ampliar nuestra capacidad instalada que permita seguir recibiendo la gran oferta de los vuelos internacionales que deberían continuar distribuyendo de manera eficiente a través nuestro, sus diferentes destinos.

Hoy, esta situación privilegiada de la logística internacional, se ve peligrosamente afectada ante la carencia de una capacidad instalada adecuada de nuestro Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Si Jorge Chávez estuviera con nosotros, haría este mismo reclamo, estoy seguro que el llamaría a todos los que hoy se encuentran presentes y nos pediría que unamos nuestras voluntades y talentos para construir de manera inmediata la infraestructura aeronáutica que necesitamos para continuar liderando nuestra posición estratégica como HUB Continental Sudamericano.

Vivimos en un mundo globalizado que se ha interculturizado ante las grandes tecnologías de las comunicaciones, las cuales nos favorecen, porque podemos fácilmente dar a conocer al mundo la magia de nuestro país. No solamente podemos consolidarnos como HUB internacional, sino al mismo tiempo podemos también consolidar-

nos como el destino turístico más importante del mundo, al poder ofrecer a este un país lleno de magia, culturas ancestrales, folklore, gastronomía entre tantas otras maravillas.

Quiero recordar a todos aquellos valientes pilotos que desde la década de los 60, siguieron impulsando el legado de Jorge Chávez y es que nuestra historia aeronáutica está llena de sacrificios y retos que vivimos en un país con muchas limitaciones, lo cual no ha significado que no demos la talla para vencerlos, nuestros pilotos por su gran espíritu explorador, al igual que Jorge Chávez, lograron unir con espíritu emprendedor a nuestro país a través de los diferentes vuelos conectando aquellas localidades recónditas y alejadas, como Alerta, Shiringayoc, Aposento, Manu, Yurimaguas, Rioja, Juanjuy, entre otras tantas, las cuales han visto florecer su progreso a través de esta humilde labor, como valiente y abnegada de nuestra aviación comercial, esas también son hazañas que han construido nuestra historia aeronáutica y que nos permite inspirarnos en continuar con nuestro reto explorador de seguir integrando nuestro país.

Por una aviación sin fronteras. Arriba siempre arriba!!!!

20 de setiembre de 2018

BREVE HISTORIA DE LA ESCUELA DE OFICIALES DE LA FAP (EOFAP)

El año 1911, en Bellavista, se funda el Primer Centro de Formación de Aviadores con carácter militar, al mando de su primer instructor Juan Bielovucic Cavalie. Después de cumplir nueve años de vida se trasladó a la localidad de Maranga, bajo la dirección de una Misión Francesa, mediante Decreto Supremo, aprobada por el presidente Augusto B. Leguía.

En diciembre del año 1921, por gestión de su entonces Director del Servicio de Aviación Militar EP, Enrique Lembecke, se encontró una nueva ubicación en “Las Palmas”.

El Centro de Aviación Militar de Las Palmas fue inaugurado el 23 de julio de 1922, con la presencia del Presidente Augusto B. Leguía, siendo nombrado como director de dicho Centro el Comandante CAP Juan C. O’Connor. En 1923, el 27 de noviembre, el presidente de la República promulgó la modificación del nombre a Centro de Aviación Militar Jorge Chávez, que fue inaugurado ese mismo día.

En 1945, el día 2 de junio, fue inaugurado el Centro de Estudios Aeronáuticos del Perú, en cuyas instalaciones se estableció el funcionamiento del Museo Aeronáutico, ubicado en la Plaza de Armas de la Base Aérea “Las Palmas”.

El 24 de mayo de 1985, se inaugura la actual escuela con la presencia y gestión del Presidente Constitucional de la República Fernando Belaúnde Terry, acompañado del ministro de Aeronáutica José Zlatar Stambuk. Por Resolución Suprema del 25 de junio de 1991, queda nominada como Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales.

Escuela de Sub Oficiales de la FAP
Instituto de Educación Tecnológico Aeronáutico
SM 2ª FAP Manuel Polo Jiménez

La Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea del Perú , fue creada por el 6 de mayo de 1939, con el nombre de Escuela de Especialistas de Aviación. El 6 de noviembre de 1939, cambia su denominación a Escuela de Suboficiales de Aeronáutica, con sede en el Histórico Castillo del Real Felipe en el Callao. El año 1946, por disposición del Alto Mando del Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP), la Escuela se trasladó a la Base Aérea Las Palmas.

El 21 de noviembre de 1969, se crea el Centro de Especialización de la FAP (CEFAP), en reemplazo de la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica. El 1 de enero de 1981, por disposición expresa del Comandante General de la FAP, reinicia sus actividades como Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea del Perú; El 25 de julio de 1991, se cambió la denominación a Escuela de Suboficiales Manuel Polo Jiménez. Actualmente es el Instituto de Educación Tecnológico Aeronáutico SM 2ª FAP Manuel Polo Jiménez

LA MUJER PERUANA EN LAS FUERZAS ARMADAS

La presencia de la mujer en las Fuerzas Armadas es significativa. Han pasado más de 20 años desde la promulgación de la Ley 26628, que amplió el acceso de las mujeres a las Escuelas de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Armadas.

“Al principio fue difícil la etapa de cadete (...) fue notorio el rechazo (masculino). Sin embargo, es cuestión de adaptación ya que al pasar los años se dieron cuenta de que podíamos hacer con esfuerzo las cosas que ellos ya venían haciendo”, cuenta la mayor Nadia Maycok. Con mucha seguridad, la oficial de personal de la Fuerza Aérea del Perú, señala que al igual que sus compañeras de la Marina de Guerra, ellas han logrado hacerse respetar por el personal masculino.

La Capitán de Corbeta Sofía Luna Alvarado es una de las pocas mujeres entre los casi 70 mil hombres de las Fuerzas Armadas; pero ella se siente orgullosa de ser una de las 4 mil 657 mujeres que forman parte del personal femenino, según cifras del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) al 2014. “Cuando ingresé en 1998, había cierto recelo que estemos en la Escuela Naval y que en un futuro seamos oficiales, pero todo esto se ha ido normalizando con el paso de los años y hay relaciones excelentes sin ningún tipo de discriminación por el género”, afirmó.

Según la Ley de Situación Militar de los Oficiales de las Fuerzas Armadas, Ley 28359, publicada el 28 de julio del 2004, los oficiales tie-

nen iguales derechos y obligaciones, sin embargo también se señala que “se pueden establecer limitaciones en base a criterios objetivos y de género, inherentes a la función militar”. En efecto, el reglamento precisa que las mujeres no califican para “especialidades afines de Operaciones Especiales y en las Unidades de Combate de la Primera línea”, es decir si el enfrentamiento es cuerpo a cuerpo.

Para el exministro de Defensa Roberto Chiabra, “una **mujer** asciende en el escalafón, no por un tema físico sino por puntaje”. “En el rendimiento académico son parejos, incluso la mujer es superior. También en la física lo son. La diferencia lo hace el puntaje (en desempeño)”. “No enviaría a una mujer al VRAEM a combatir a una organización terrorista. Todavía no. Creo que tenemos que tener un proceso de mayor maduración de la mujer en las FFAA., no ha pasado mucho tiempo todavía (...) hay que tener en cuenta que los conflictos actuales no son de una guerra convencional con las Fuerzas Armadas de otro país, que de repente podría cambiar de opinión, pero estamos hablando de una amenaza no convencional, hablamos de organización terrorista que no respeta las reglas de la guerra”,

La primera mujer en recibir brevete de piloto de la Fuerza Aérea es la actual Mayor FAP Julissa Laguna Arana, ella vuela diferentes tipos de helicópteros, es instructora de vuelo, ha efectuado múltiples operaciones de búsqueda y rescate.

ASÍ SE INVENTÓ EL AVIÓN

En la década final del siglo XIX, los hermanos Wilbur y Orville Wright soñaban con fabricar una aeronave más pesada que el aire que pudiera volar. Ellos dos estaban encargados de administrar una fábrica de bicicletas en la ciudad de Dayton (Ohio, EE.UU). La contemplación del cielo los cautivaba, y comenzaron a leer y estudiar con gran interés, libros y documentos relacionados con la aviación.

En 1899 empezaron a fabricar planeadores. Después se dedicaron a realizar sus primeros vuelos. Vuelos exitosos en Kitty Hawk, Carolina del Norte. Eligieron ese lugar por sus vientos frecuentes que soplaban en una misma dirección, y también por su suelo plano, ideal para el aterrizaje. Realizados numerosos vuelos con planeadores, los hermanos Wright, se pusieron a fabricar un avión más pesado que el aire. En 1902 constituyeron el primer equipo de diseñadores que realizó pruebas muy importantes para tratar de solucionar los serios problemas aerodinámicos, de control y de potencia, que afectaban a los aviones fabricados en esa época.

“Para la realización de un vuelo con éxito, la potencia del motor y el control del aparato serían esenciales, y al mismo tiempo el aparato precisaba ser bien controlado. Las pruebas fueron difíciles, pero los Wright perseveraron. Al mismo tiempo, fabricaron un motor con la potencia deseada y solucionaron los problemas de control de vuelo mediante una técnica denominada alabeo, poco usada en la

historia de la aviación, pero que funcionaba en las bajas velocidades a las que el avión volaría”. De ese modo los hermanos Wright fabricaron un biplano que bautizaron con el nombre de *Flyer* (Volador).

El piloto se mantenía echado sobre el ala inferior del avión y el motor se ubicaba a la derecha de este, y hacía girar dos hélices localizadas entre las alas. La técnica del sistema “alabeo” consistía en disponer de cuerdas atadas a las puntas de las alas, de las que el piloto podía tirar o soltar, lo que permitía al avión girar mediante el eje longitudinal y vertical. De ese modo el piloto podía controlar el vuelo del avión, lo que permitía que el piloto tuviera el control del avión.

Por su maniobrabilidad longitudinal y vertical, el *Flyer*, significó un adelanto importante en la forma de maniobrar respecto a otros, “que aunque ya permitían el control de la aeronave, este se realizaba principalmente mediante el desplazamiento del propio tripulante para cambiar el centro de gravedad, de forma análoga a como se hace en las modernas alas delta”.

Por esta razón, diversos historiadores de la aeronáutica, atribuyen a los hermanos Wright ser los autores del primer vuelo a motor, prolongado y verificado, llevado a cabo el 17 de diciembre de 1903. Posteriormente, aunque de manera muy lenta continuó perfeccionándose la técnica de las aeronaves.

Los hermanos Wright no cesaron en seguir desarrollando sus inventos para llevar al hombre a volar por los aires. Los hermanos Wright, efectuaron tres vuelos más. Se destaca como el mejor el último: 260 metros en 59 segundos. Con un propulsor con cuatro cilindros de 12 CV refrigerado por agua, que movía un par de hélices impulsoras, mediante una transmisión de cadena. Con el planeador N°3 (1902) los hermanos Wright perfeccionaron el sistema de mandos. Un ti-

món de dirección movible posterior trabajaba con una aleta giratoria para compensar la resistencia causada por el sistema giratorio del extremo del alerón, facilitando virajes inclinados suaves.

Pocos inventos en la historia han influido en el desarrollo de la humanidad como el invento del avión. Además, de gracias a la velocidad y ganarle tiempo al tiempo, elevó el orgullo del hombre, que logró conquistar un sueño milenario: VOLAR.

“Hace ocho mil años, el hombre sólo podía alcanzar unos doce kilómetros por hora viajando en una caravana de camellos. Tardó cuatro mil años en llegar a 20 kilómetros por hora subido en un carro. Hasta 1880 no logró alcanzar los 150 en una máquina de vapor. Pero el orgullo obligaba a levantar los pies del suelo: hasta alcanzar los 2.300 kilómetros por hora con el Concorde y los 35,000 en las cápsulas espaciales”.

Bien vale la pena recordar lo afirmado por el religioso perteneciente a la orden de los Capuchino Antonio Fuentelapeña, en épocas que el invento del avión aún era un sueño: “Para que un cuerpo sólido se pueda sustentar y volar sobre el cuerpo fluido del aire, siendo más grave que él, es necesario que en el cuerpo sólido concurren proporcionalmente tres cosas: gravedad de cuerpo, extensión de alas y violencia de impulso, si se ajustan los tres requisitos en alguna de las proporciones requeridas, sin duda podrá volar el cuerpo sólido”

UN PATRIOTA EJEMPLAR

Ramón Castilla en el año 1861, a los seis años de haber asumido la Presidencia, un asistente le informa:

-Permiso, señor presidente, aquí tiene los datos del “censo”.

Castilla lee con atención:

“Población: 2 487 916 habitantes. Analfabetos: 87%”.

Llama a su secretario y le da la orden de convocar una reunión con los Señores Ministros, a quienes manifiesta:

-Ante los primeros datos del censo voy a proclamar mi primera política de Estado por un siglo: ¡escuelas, escuelas, escuelas !

En su gestión de gobierno, construyó 1117 escuelas una cada dos días, más la Escuela Naval, el Colegio Militar, la compra de la flota de mar, los riles que eran en longitud más que la suma de todos los rieles de América, el telégrafo a países vecinos, el Código Civil, más el Banco de la República (así se llamó al principio)

Sus importantes reformas en la política y la sociedad de su tiempo conforman estos aciertos. La más recordada de sus obras es la Manumisión de los esclavos negros, decretada oficialmente en 1854. Pero también dio la Ley de la Libertad de Prensa, abolió la pena de muerte, fundó el servicio diplomático, reformó la administración pública, estableció el presupuesto, pagó la deuda externa e interna, organizó el Consejo de Ministros, creando su presidencia, inició la reforma educativa, más tres detalles:

Cuando lo entierran en el cementerio Presbítero Maestro, a su muerte el 30 de mayo de 1867, al despedir sus restos el capellán dice:

-Se va el cerebro más poderoso que haya producido América.

En la U.N.M.D.S.M, cuando inauguraban la Academia Nacional de Ciencias, dispuesta por Castilla en su Presidencia, el Rector lo invita a hablar... Ya estaba medio sordo y lo primero que dice es:

- Señores, veo en este salón de grado repleto, que no hay una sola mujer que nos acompañe, pero yo les aseguro que dentro de un siglo, el Perú en sus universidades va a tener más mujeres que hombres.

Cuando deja la presidencia, en el año 1862, se da cuenta que no tiene casa propia. Se va a vivir con su hijo Juan Castilla mientras piensa cómo resolver su situación. El problema era que no tenía medios para comprar una vivienda. Había estado tan ocupado en hacer la grandeza del país, que se había olvidado de sí mismo.

¡FELIZ 23 DE JULIO DE 2018!

Que ocurrió para que el día 23 de Julio de 2018 percibiera tanta alegría, buen humor desde que amaneció ese lunes que se rendía homenaje a Quiñones en la Base Aérea de Las Palmas, donde asistí uniformado y temprano para encontrar buen estacionamiento y compartir con los amigos, antes que se inicie la ceremonia oficial en la Plaza de Armas de la Escuela de Oficiales de la FAP.

¿Por qué uniformado?

El 6 de julio se cumplió un aniversario de la creación del Glorioso Grupo Aéreo N° 3 y fui invitado a la Ceremonia Oficial en el Ala Aérea N° 2 Callao. El comandante del Grupo N° 3 me indicó que asistiría el Señor comandante general de la FAP, haciendo hincapié que era algo excepcional su presencia en el Aniversario de un Grupo Aéreo. (En el noveno aniversario cuando fui Comando de Grupo en 1981, asistió el Presidente de la República con su Gabinete y me pidió que dijera unas palabras, que serían parte del Programa. En esa oportunidad, el comandante general me manifestó que como el año anterior asistí uniformado a Las Palmas, ordenó que me confeccionaran un uniforme nuevo. (Mi uniforme anterior se había maltratado en la lavandería).

El señor Segundo Cuzco Mantilla, chofer FAP, que antes trabajaba a mis órdenes, al enterarse que yo asistiría a Las Palmas se presentó en mi casa a primera hora del lunes 23 de julio de 2018. Llegué a la Base Aérea como siempre y mientras nos dirigíamos al estacionamiento pasaron por mi mente recuerdos extraordinarios, acontecimientos

vivididos desde que fui aspirante a cadete hace 63 años, en 1955, hasta las ceremonias en Homenaje a la FAP en el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, en el Centro de Estudios Históricos Militares del Perú, en el que soy vicepresidente, en la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia y en ADOGEN, donde fui Presidente.

Me encontré con generales, oficiales y autoridades que iban llegando, más recuerdos gratos. Ese día lunes 23 de julio debe ser inolvidable y pasar a la historia como un mensaje para las nuevas generaciones de aviadores.

Sentados en los asientos de la Tribuna Oficial, contemplando las réplicas de los aviones de Quiñones y Chávez junto a sus respectivos monumentos y al pie de la hermosa bandera peruana que flameaba en una inmensa asta en el Centro de la Plaza de Armas, los batallones de cadetes, alumnos y tropa bien formados, las áreas verdes y jardines prolijamente mantenidos.

Las ofrendas florales al pie del monumento a Quiñones y la Escolta con la Bandera de Guerra a la cual las autoridades iban invitados a saludar. Mientras tanto, recordábamos las anteriores ceremonias con la asistencia de los Presidentes de la República y donde un coronel era designado para pronunciar el Discurso de Orden. En 1983 fui designado y tuve la suerte que mi discurso fuera comentado favorablemente en el Editorial del Diario El Comercio.

Cómo describir la emoción que uno siente cuando la Banda de Músicos toca la Marcha de Banderas, los 21 cañonazos para la llegada del Presidente de la República, los escalofríos al entonar nuestro Himno Nacional, cuya música fue calificada como la mejor del mundo. Con respecto a la sexta estrofa de nuestro Himno, como piloto de helicóp-

tero al permanecer en pueblitos alejados de la ciudad, algunos profesores y pobladores preguntaban: “qué tenemos que ver con el Dios de Japón”, les explicaba que era el “Dios de Jacob” y es Dios de las tres religiones monoteístas (Cristianos, Judíos y Musulmanes), pienso: para que los pobladores en general entonen el himno con convicción, podría modificarse la sexta estrofa de la siguiente manera:

Coro

*En su cima los Andes sostengan
la bandera o pendón bicolor,
que a los siglos anuncie el esfuerzo
que ser libres, que ser libres, que ser libres, por siempre nos dio.
A su sombra vivamos tranquilos,
y al nacer por sus cumbres el Sol,
renovemos el gran juramento
que rendimos, que rendimos, que rendimos a nuestra nación.
que rendimos a nuestra Nación, a nuestra Nación.*

El orgullo que sentimos cuando frente a Chávez y Quiñones entonamos el Himno de la Fuerza Aérea del Perú. En esos momentos viene a nuestra memoria pasajes hermosos de la Historia del Perú y de la Fuerza Aérea.

A la hora exacta programada comenzó su discurso el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú, y poco a poco capta la atención de todos los asistentes y su mensaje obliga a meditar en cada párrafo solemnemente pronunciado, rindiendo un real homenaje a Quiñones y a la FAP. Hace hincapié en la juventud de nuestro Héroe y sobre todo en la lección de entrega total a la Patria que nos legó Quiñones. Como expresión de las múltiples manifestaciones de reconocimiento motivados por el Discurso del Comandante General de la FAP en Las Palmas el 23 de julio del 2018, insertamos en este

libro el mensaje enviado por el Mayor General FAP Oscar Gagliardi Kindlimann, desde Estados Unidos de Norte América, país donde reside actualmente:

“He leído con mucho detenimiento el magnífico discurso del Comandante General de la FAP en la Base Aérea de Las Palmas. La estructura del mismo es muy buena y tiene a José Quiñones como base del mismo para todas las tareas de responsabilidad en la Fuerza Aérea del Perú. Tanto en el aspecto del frente externo como para los problemas internos de narcotráfico y terrorismo, así como todo lo referente a la preparación y equipamiento para los diferentes roles de la FAP: asistencia ante lo referente a la atención a los terremotos, inundaciones, etc. Todo ello es amalgamado con la figura y obra del héroe Cap FAP José Abelardo Quiñones Gonzales.

Por tu intermedio, mi querido Promocional Mario Muñoz Ortega, promocional y amigo, hago llegar mi reconocimiento por su magnífico discurso estructurado tomando como base a nuestro héroe capitán FAP José Quiñones Gonzales Gran General del Aire del Perú”. “Expresa un alto nivel cultural, firme personalidad y los conocimientos que nos da la confianza de la buena dirección y acertadas decisiones que contribuyen al prestigio de la FAP”.

Los aplausos ratificaron los positivos comentarios de los generales que nos encontramos en la Tribuna Oficial. Con un excelente estado de ánimo nos dirigimos a apreciar el desfile, la demostración de eficiencia de la Banda de Músicos, la organización y puntualidad de los eventos. A pesar del mal tiempo volaron en perfecta formación los aviones y helicópteros entusiasmado al público con su profesionalismo. Este 23 de julio asistió más población civil, de esa manera se conoció más la labor de la Fuerza Aérea. En resumen toda la ceremonia se desarrolló a la perfección, llenándonos de orgullo.

Terminó la ceremonia oficial con el brindis y las palabras de las principales autoridades gubernamentales en presencia de los invitados nacionales y extranjeros. El Alto Mando de la FAP y todos los generales, jefes y oficiales nos dirigimos al Comedor de la Escuela, donde el Comandante General dio un breve discurso saludando al personal, felicitando a los organizadores y a las tripulaciones y arengando a los asistentes a seguir rindiendo homenaje a Quiñones, con nuestros hechos y logros personales y de conjunto.

La euforia del éxito de todo lo acontecido este 23 de julio de 2018, se manifestaba en sugerencias, ideas y recomendaciones para que hechos como estos no pasen al olvido. Que debía escribirse y dejar en Blanco y Negro todo lo vivido. Como el tema de conversación que primaba en cada grupo era el discurso del Comandante General, no solo en Las Palmas sino en ADOGEN y otros importantes auditorios, insinuaban e insistían en que yo escribiera un artículo o un mensaje a la juventud.

Se tomaron diferentes fotografías, especialmente al Alto Mando y jóvenes oficiales que contagiaban el entusiasmo del momento, seguían insistiendo en que escribiera para perennizar estos momentos de alegría y de éxitos bien ganados. Les proponía que gracias a los modernos medios de comunicación, llegan fotografías y mensajes relacionados a las Fiestas Patrias y copias de diferentes discursos pronunciados en organizaciones de prestigio y otros, incluso de años anteriores cuyo contenido tienen vigencia.

Si se escribiera un folleto o quizás un libro con un mensaje a las nuevas generaciones de la FAP, expresando lo vivido este 23 de julio, haríamos que se conozca aún más la personalidad de Quiñones. En la FAP todos los oficiales pueden escribir, tienen vivencias extraordinarias que no deben pasar al olvido, solo falta alguien que los motive.

Así he escrito en los diferentes libros que tuve la suerte de publicar y justamente fueron los Comandantes Generales los que me indujeron a escribir: el General del Aire Enrique Astete Baca, COFAP en diciembre de 1994, *La FAP en la Cordillera del Cóndor y Homenaje a la Fuerza Aérea 1981*, el General del Aire José Carlos Zlatar Stambuk, COFAP en 1985, *Helicópteros en el Cielo de Quiñones* que se publicó cuando él era Presidente del IEHAP, el General de Aire Dante Arévalo Abate, COFAP en 2017, *La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva*. En este caso, el éxito de estos homenajes a Quiñones y a la FAP durante la conducción del Comandante General y su discurso que vislumbra triunfos de nuestra institución para la celebración del Bicentenario de la Independencia del Perú el año 2021, deben quedar escritos en un libro que pueda ser distribuido por internet a todos los colegios y escuelas del Perú. Por qué no utilizar los avances de la ciencia y la tecnología para difundir el mensaje que dejó a la juventud nuestro Héroe el Capitán FAP Gran General del Aire José A. Quiñones G. y todos los peruanos tengamos como paradigma a Grau, Bolognesi, Quiñones y Santos. Cuanto más escribamos acerca de ellos, más alta será nuestra autoestima y como digo en todos mis discursos “Logaremos que el pueblo peruano sea educado, culto y bien informado”. Con el entusiasmo de los amigos y el tiempo disponible, escribo este ensayo recopilando pensamientos escritos con anterioridad y ya publicados, es posible que el IEHAP y el COFAP estén de acuerdo con su publicación el 23 de setiembre de 2018 y se cumpla con lo que sugiere el título propuesto: *De Chávez a Quiñones- espíritu aeronautico*

Grau, Bolognesi, Quiñones, Santos serán los que inspiren a nuestra juventud como dice el Himno Premilitar:
“Antes, antes que todo el Perú”

EPÍLOGO

El ser humano sin héroes, sin paradigmas, es como un viajero que se embarca en un avión sin piloto o navega en el mar sin capitán, ni brújula ni destino, y el mar y el cielo, en su inmensidad, pueden llevarlo a donde se les antoje al viento y al capricho de las olas.

Un héroe, un paradigma no es tan solo una presencia que vive en nuestro recuerdo, sino un faro, una arenga, una luz que da claridad al camino por el que uno decide ir.

Un héroe, un paradigma es un ejemplo de valor, de dignidad, que alienta a no perder la voluntad, el entusiasmo, la fortaleza, el amor a lo más profundo y cercano a nosotros, para vencer los obstáculos que se nos presenten en la ruta que elegimos. Los paradigmas no son una exclusividad del mundo militar sino de la humanidad toda. Vencer no solo consiste en derrotar al adversario que tenemos al frente. Vencer es fundamentalmente derrotar al enemigo que llevamos dentro: el miedo, la desesperanza, la fatiga, las ambiciones personales, la falta de entrega a las causas que amamos, el desinterés por el bien nuestro y por el bien de todos.

Nuestro país, el Perú, nuestra casa grande, nuestra gran familia en medio del inmenso universo, está cerca de cumplir dos siglos de haber recobrado su libertad, de haber jurado su independencia, conquista que costó esfuerzos inenarrables y sublimes, mares de valor, ríos de vidas entregadas al sacrificio. Fue una larga y titánica lucha por alcanzar la libertad, recobrar la dignidad cautiva, el honor, el

derecho de ser los peruanos quienes dirijamos el destino del Perú, que es nuestro propio destino, es decir el de nuestros padres, hijos, hermanos, amigos y todos cuanto abarcan nuestros afectos.

El héroe

La palabra héroe proviene del latín heros, que a su vez deriva del griego. Las palabras héroe y heroína se refieren a una persona ilustre y reconocida por sus virtudes o hazañas.

El héroe encarna los rasgos y valores más sobresalientes de su cultura, de su humanidad. Presenta las habilidades idealizadas que le permiten concretar grandes hazañas, o actos heroicos, que lo convierten es un ser admirado por su comunidad. Salvar a las gentes de una muerte casi segura derrotar al enemigo muy peligroso o poderoso son las acciones heroicas por excelencia que califican a un héroe.

El héroe siente una llamada, asume una responsabilidad que le exige convertirse en alguien más poderoso, más sabio, más decidido. Deja vacilaciones y temores y asume una responsabilidad que le exige convertirse en alguien más poderoso, más sabio. Deja su lugar de siempre para enfrentarse a peligros y desafíos que lo fortalecerán tanto física, mental y emocionalmente. El camino es largo y agotador; el héroe puede dudar, pero no se rinde.

Legiones de hombres, de mujeres, de niños fortalecieron su corazón aclararon sus pensamientos, encendieron su valor y entregaron lo mejor de sí, incluso sus propias vidas, para que nuestra bandera exprese la dicha de flamear libre, de ondear al ritmo de nuestra libertad, de la dignidad de ser libres, de ser nosotros dueños de nosotros mismos, abiertos al destino de nuestra elección. Jamás el Perú arrió su bandera ni se resignó al tormento de la esclavitud. Jamás los peruanos sufrieron en silencio ni sumisos las cadenas de la opresión.

Nunca la soportaron en paz. Su lucha por alcanzar la libertad fue constante, infatigable. No hay Virrey que en su informe al rey de España no diera cuenta de cada vez mayor número de insurgencias libertarias: hombres y mujeres de todas las condiciones y edades se levantaron constantemente contra la opresión: campesinos, sacerdotes, profesionales, hombres, mujeres, comerciantes, soldados. Jamás fuimos un pueblo resignado a la sumisión. Jamás los peruanos se resignaron a llevar cadenas.

Doscientos años para la eternidad es poca cosa, pero cada existencia nuestra es un tiempo largo, pues nuestras vidas tienen un ciclo breve en esta tierra.

Toda esa innumerable legión de seres entregados a abrir las puertas de nuestro auténtico destino son los héroes, los paradigmas encarnados o representados por nombres inmortales que nos acompañan y nos exigen mantener con honor lo que ellos alcanzaron para todos los peruanos.

Micaela Bastidas, esposa de Túpac Amaru, a quien acompañó y alentó en todos los actos de su rebelión, incluso en los más peligrosos y audaces. Padeció, junto a su familia, la sentencia a la que fueron condenados quienes junto a ella lucharon por la libertad de la patria nuestra.

En la Plaza de las Armas del Cusco, el 18 de mayo de 1781 se cumplió la sentencia. El primero en ser muerto fue el hijo, Hipólito, ante los ojos de sus padres. Le siguió Micaela, a quien la condenaron a la pena del garrote. Cuando la estaban preparando para la muerte dijo: “Por la libertad de mi pueblo he renunciado a todo. No veré florecer a mis hijos”.

José Grabriel Condorcanqui (Túpac Amaru II), no se rindió ni en los dolorosos tormentos de la agonía. Líder de la rebelión anticolonial de 1780 en el Perú. Aquí, algunas de sus frases:

- *¡Cortemos de una vez el mal gobierno de çanto ladrón zángano que nos roba la miel de nuestros panales!* (Túpac Amaru II justificando su rebelión contra los españoles).

- *De suerte que los géneros de Castilla se han cogido por montón, y lo más ordinario, que están a dos o tres pesos, nos amontonan con violencia por diez o doce pesos* (Túpac Amaru II protestando contra los repartos mercantiles).

- *Los dueños quieren indios mitayos porque los tratan más como esclavos, porque los hacen trabajar excesivamente al rigor del castigo y porque les pagan menos.* (Túpac Amaru II protestando contra las mitas mineras).

- *Aquí solo hay dos culpables: Tú por sojuzgar mi pueblo y yo por querer liberarlo* (Túpac Amaru II respondiendo al visitador Areche).

En el mes de junio de 1742, Fray Santiago Vásquez de Cacedo viaja a Quisopango para decir a **Juan Santos Atahualpa** que el Virrey exige deje las ramas de su sublevación contra el dominio español. El informe de la respuesta fue: “El rebelde Juan Santos dice: “Que venía a componer su reino, y que su ánimo era ir a coronarse a Lima: que no quería pasar a España ni a un reino que no fuese suyo. Que el virrey a bien dejarle tomar posesión de sus reinos, porque de lo contrario a él y a su hijo les tiraría del pescuezo como unos pollitos”.

Pedro Vilcapaza Alarcon, conocido como “El Puma indomable”, nació en Morco Orco, a 20 kilómetros de Azángaro, en junio de 1741. Estudió en el Real Colegio de San Bernardo del Cusco. Luego se dedicó al comercio, alcanzando entre Potosí y el Cusco. Sus permanentes recorridos por esas altas regiones del Perú le permitieron ver de cerca las condiciones de explotación que sufrían sus hermanos

de etnia. La sublevación que dirigió por la libertad del Perú fue larga y logró varias victorias. Para provocar la desertión de los rebeldes el Virrey ofreció el indulto y otras prebendas. Vilcapaza se negó a rendirse y siguió peleando. En 1781, tras varios años de fieras e indomables luchas, lo capturaron en Condorcuyo. Fue ajusticiado el 8 de abril de 1782 como Túpac Amaru; descuartizado por 4 caballos, arengando a su pueblo con una frase: “Por este Sol, aprende a morir como yo”.

José Silverio Olaya Balandra.

Su delito: abrazar la causa de la libertad y actuar activamente a favor de ella, cuando los españoles recuperaron Lima y el gobierno patriota se refugió en el Callao. Él se convirtió en el necesario enlace entre los patriotas de Lima y el puerto, llevando constantemente cartas y mensajes. Al ser capturado por el general español Rodil, de sus labios no brotó ninguna palabra para delatar ni traicionar a los patriotas, pese a las crueles torturas que fue sometido. Antes de la descarga del pelotón de fusilamiento con ejemplar patriotismo exclamó: “Si mil vidas tuviera, gustoso las daría antes de traicionar a mi patria”

Nuestros **héroes** están en la nómina de los que iniciaron nuestra marcha hacia la independencia, hacia la libertad. El valor con el que combatieron sin rendirse jamás abrió las puertas de la esperanza, del amor más profundo a nuestra tierra.

Muchos nombres tendríamos que mencionar en esta nómina de héroes, de paradigmas, de maestros del valor, de la entrega, del amor al Perú. Desde la eternidad resucitan en nosotros, nos guían, nos arengan a no bajar la guardia, a mantener la dignidad, el honor, la justicia por la que lucharon. “Nuestros héroes no mueren, germinan, se levantan. Nuestros héroes nunca cesan de regarnos el alma”.

Ya más próximos a nuestros tiempos, hubo otras ambiciones que amenazaron dejarnos sin patria, que intentaron cerrarnos las puertas que llevan a la libertad y que fueron abiertas por la grandeza de quienes hoy y siempre estarán con nosotros desde la inmortalidad. Nos legaron su energía, su fortaleza, su espíritu de amor a nuestro suelo, a nuestro mar, a nuestro cielo, a nosotros mismos.

“No es con una idea como se levanta a un hombre, sino con un sentimiento.” Hipólito Unanue)

Miguel Grau Seminario, en el indómito Huáscar navegó, contra viento y marea, defendiendo desde los mares, con incomparable bravura, la libertad conquistada. Él, sus oficiales y marineros combatieron hasta la última gota de sus existencias. Hoy, él y sus marinos, viven en nosotros desde la gloria que nos mantiene orgullosos de ser lo que somos: peruanos. “Yo no soy si no un pobre marino que trata de servir a su patria...todo lo que puedo ofrecer es que si el Huáscar no regresa triunfante de Callao, tampoco yo regresaré”

Ni la guerra ni la distancia hicieron que el bravo piurano se desentendiera de las cuestiones de la familia y el hogar. Estas cartas así lo demuestran. Su última carta:

Iquique, 28 de mayo

Muy querida esposa: Como la vida es precaria en lo general, y con mayor razón desde que va uno a exponerla a cada rato en aras de la patria, en una guerra justa, pero que será sangrienta y prolongada, no quiero salir a campaña sin antes hacerte por medio de esta carta varios encargos; principiando por el primero, que consiste en suplicarte me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente.

El segundo se contrae a pedirte atiendas con sumo esmero y tenaz vigilancia a la educación de nuestros hijos idolatrados, para lograr este esencial

encargo debo avisarte, o mejor dicho recomendarte, que todo lo poco que dejo de fortuna se emplee en darles toda la instrucción que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles.

(...) Nada más que pedirte sino que me cuides a mis hijos y les hables siempre de su padre.)

Francisco Bolognesi Cervantes (1816-1880) el invencible y altivo coronel, parapetado en el morro de Arica, engrandecido por el valor de sentirse peruano, trazó con su heroísmo y el heroísmo de sus soldados una luz que no se apagará jamás. Quemó el último cartucho como quien entrega su último suspiro. Nos legó su valor, su entrega, su fortaleza indomable: “Arica no se rinde. Tengo deberes sagrados que cumplir, y los cumpliré hasta quemar el último cartucho. ¡Viva el Perú!”. Y le enrostró al mensajero enemigo que le pidió la rendición; ¡Miserables!

La carta a su esposa

Arica 22 de Mayo de 1880

Adorada María Josefa,

Esta será seguramente una de las últimas noticias que te llegarán de mí, porque cada día que pasa vemos que se acerca el peligro y que la amenaza de rendición o aniquilamiento por el enemigo superior a las fuerzas peruanas, son latentes y determinantes. Los días y las horas pasan y las mismas como golpes de campana trágica que se esparcen sobre este peñasco de la ciudadela militar, engrandecida con un puñado de patriotas que tienen su plazo contado y su decisión de pelear sin desmayos en el combate, para no defraudar al Perú.

“Vivieron sin mancharse ni con el lodo de las guerras civiles, ni con la locura de las riquezas dilapidadas” diría Basadre.

Andrés Avelino Cáceres: “El gobierno chileno ha conseguido todo lo que ha querido; ahora debe retirar sus tropas para dejar libre al Perú, a no ser que pretenda dominarlo con la fuerza, lo cual no conseguirá, salvo el caso de que convierta al país en un cementerio; pues mientras me quede un hombre con su rejón flameará en alguna puna el pabellón nacional y continuaré luchando.” “Nadie puede tener razón si está contra el Perú”

Leoncio Prado, huanuqueño, peleó con el grado de coronel, en las huestes de Cáceres contra la invasión chilena. Antes había luchado junto a José Martí en las luchas por la independencia de Cuba. Defendió la libertad en donde ésta se encontrara amenazada o subyugada. Antes de ser fusilado en Huamachuco por el ejército chileno, exclamó sonriente: “Huanuqueños, hermanos del alma, recordad que las balas del enemigo no matan y que morir por la patria, es vivir en la inmortalidad de la Gloria”.

Frases célebres y llenas de un coraje que enardecen el corazón de quienes nos sentimos peruanos, cualquiera que sea el lugar de la patria donde hemos nacido. Las grandes frases brotan de la sabiduría y del coraje. Cobran vida. Nos acompañan.

En los caminos del aire, un joven aviador, José Quiñones González pilotando su avión herido y pudiendo lanzarse en su paracaídas, en lo cual era experto, enfiló contra la batería mortal del adversario y acabó con ella al precio de su propia vida. “Todo ser humano tiene en el camino su pedestal de héroe, el mérito consiste en que, llegado el momento, tenga el coraje suficiente de subir a él”. “El aviador, llegado el momento, debe ir hasta el sacrificio” Para que José Quiñones lograra surcar el aire Jorge Chávez Dartnell, tuvo que alimentar el valor de conquistar las alturas en su gran y gloriosa aventura de cruzar los Alpes en un incipiente avión, pionero de los que vendrían

después. Desdichadamente, un manotazo de viento estrelló su nave y le arrancó la vida terrenal.

“Arriba, siempre arriba, hasta las estrellas”.

Citar a tan grandes héroes, paradigmas de la peruanidad, es recordar con ellos a todos los que con una nobleza indoblegable y un valor digno de su entrega a la causa por la que lucharon nos dieron y siguen dando la lección, el mensaje luminoso de hacer del Perú una patria a la altura de los más grandes ideales.

Este libro va dedicado especialmente a nuestra juventud, a nuestros jóvenes, a las nuevas generaciones de civiles y militares que, en esta era de transición entre la época pre-electrónica y electrónica vivimos la crisis de un tránsito quizá semejante al paso entre la realidad y la fantasía.

La modernidad no puede ni debe alejarnos de nosotros mismos, de nuestra historia, de nuestros paradigmas, del sueño de quienes construyeron esta patria. Nada hubiera sido posible para que nuestra tierra siga siendo nuestra sin la entrega de quienes sellaron con sus vidas el compromiso de los peruanos con la gloria de ser un país libre, con la ilusión siempre viva de ser cada vez mejores.

Un llamado a los jóvenes

*Juventud, divino tesoro,
nunca te alejes de mí.*

*La patria me quiere joven
aunque llegue mi año mil.*

La Fuerza Aérea del Perú tiene en la juventud de nuestro héroe José Abelardo Quiñones Gonzales una arenga inmortal, una voz que día a día nos alienta a echar los muros que se interpongan en el camino hacia la más auténtica humanidad, hacia la decisión de ver al Perú

florecido aunque para ello tenga que ser regado con nuestra propia vida. Quiñones pudo haberse lanzado en su paracaídas, de su nave herida a muerte, de su avión en llamas, eso le aconsejaba el sentido común, pero él fue más allá de ello y decidió en segundos que las baterías del adversario que seguían derribando a sus compatriotas no debían seguir sembrando la muerte de más peruanos. Quizá tuvo un poco de temor, sentimiento natural entre los humanos. Pero apagó ese miedo y encendido de un valor incomparable enfiló su nave en llamas contra las metralas del adversario.

Fue plenamente consciente de que así se despedía de la vida, que ese vuelo no tendría retorno. Y el valor y la dignidad que caracterizaron su existencia le dieron la voz de orden para alinearse en la fila de los inmortales.

Un homenaje a nuestro héroe es renovar nuestros juramentos de entrega al Perú, de respeto a nosotros mismos, a nuestros seres queridos, a este país que en toda la inmensidad del cosmos es al fin y al cabo nuestro hogar, el surco donde germinó y sigue germinando nuestra existencia.

El Perú tiene en José Quiñones Gonzales una voz de orden para no declinar nunca en el compromiso de hacer de nuestra Patria un país generoso y fuerte, donde su sacrificio, su heroica inmolación nos llama a convertirnos en una familia fraterna, unida por el amor a esta tierra que es el Perú.

La FAP custodia la espada de mando del Héroe Nacional capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales Gran General del Aire.

El entonces alférez Quiñones recibió su espada de mando de manos del Presidente de la República, General de División Oscar R.

Benavides en la Ceremonia de Clausura celebrada en Las Palmas, en donde realizó su famoso vuelo rasante invertido, demostrando sus cualidades de piloto.

Pasaron 72 años, el Dr. HC Hans Wolfgang Schemke, Benemérito Asociado, recuperó dicha espada. En Sesión Solemne por el centenario del nacimiento del héroe Nacional Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales Gran General del Aire, se realizó en el local de la BSFI, el día martes 15 de Abril de 2014 a las 19:00 horas, un Programa especial en el que se hizo entrega oficial de la Espada del Héroe Nacional a la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, cuya aceptación y agradecimiento consta en el Acuerdo de Directorio 10/14 del Acta del 11 de febrero de 2014. Acto seguido el General de División Carlos Alfonso Tafur Ganoza agradeció y resaltó la importancia de dicha espada, con profundas y sentidas palabras. El Discurso de Orden estuvo a cargo del TTG FAP Aurelio Rubén Crovetto Yáñez, ex Comandante General de la FAP. El Dr. Fidel Ramírez Prado, Rector de la Universidad Alas Peruanas hizo la presentación del libro “Alas de Gloria” (Biografía de José A. Quiñones) escrito por el Mayor General FAP Oscar G. Gagliardi Kidlimann, quien dirigió la palabra a ese distinguido auditorio.

En Acuerdo de Directorio 30/14 del martes 10 de junio de 2014 se decidió por unanimidad: “Aprobar la entrega en calidad de donación de la Espada que pertenecía al Héroe Nacional Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales al Comandante General de la FAP Sr. General del Aire Jaime Marín Figueroa Olivos, para que sea preservada por dicha institución”.

La espada de mando del Héroe Nacional está en una Urna Especial exhibida en la Escuela de Oficiales de la Base Aérea de Las Palmas,

donde los Cadetes al verla reflexionan y meditan a cerca de las letras del juramento que tendrán que contestar cuando se gradúen de Alféreces.

¿Juráis por Dios y la Patria conservar con honor el grado que la Institución os otorga?

Si Juro

¿Juráis por Dios y la Patria no opacar el brillo de la espada que la Nación les entrega, con actos que manchen a la Fuerza Aérea del Perú?

Si Juro

¿Juráis por Dios y la Patria cumplir fielmente con los mandatos que la Nación y la Fuerza Aérea les manden, siguiendo siempre el ejemplo del Héroe Nacional, Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales, Gran General del Aire del Perú y llegar al sacrificio si fuese necesario?

Si Juro

Si así lo hicieris que Dios y la Patria os premien, de lo contrario que os lo demande.

Los siete héroes del Alto Cenepa, a quienes está dedicado este libro, cumplieron con este juramento.

ENTREVISTA A PEDRO PAULET

Una de las fuentes inéditas para sustentar la autoría de la invención del motor cohete de propelente líquido del Ing. Paulet, presentada en el Congreso Internacional de Astronáutica Bremen Alemania 2018 por el Prof. David Villanueva. El presente hallazgo fue realizado luego de un paciente trabajo en la hemeroteca de la Biblioteca Nacional del Perú. Lima, 2018 *La Prensa*. Edición M. Domingo 18 de setiembre de 1910, “Por la Aviación” importante reportaje al señor Paulet, Director de la Escuela de Artes y Oficios A fin de cumplir la promesa hecha por *La Prensa* de recoger las más valiosas de las opiniones que aquí pueden pronunciarse respecto aeronavegación, entrevistamos al señor Pedro E. Paulet, director de la Escuela de Artes y Oficios, y cuya inclinación á la aeronáutica es bien conocida. El señor Paulet es, en efecto, miembro del Aero-Club de Francia, y durante su residencia en Europa, compartió su tiempo entre los estudios de química, en los que adquirió el primer diploma peruano de ingeniero químico, y los estudios de aeronavegación. Recibiéndonos muy atentamente el señor Paulet, y sin grandes preámbulos dimos principio á nuestro cometido. -¿Desde cuándo se ocupa usted de la aeronavegación? Desde hace unos 15 años y, por cierto, que mucho deploro no haber continuado en la vía en que entonces me iniciaba. Abandonando los sistemas ya calificados de “más pesado” y “más liviano que el aire” y recordando, lo confieso, los juegos pirotécnicos de mi tierra, adquirí el convencimiento que la aeronavegación podría resolverse elevando e impulsando en los aires una nave, de forma adecuada, por medio de baterías móviles y combinadas de cohetes á acción continua, es decir, de cohetes metálicos en que por medio de una especie de bujía eléctrica colocada en el fondo, como en los cilindros de motores á benzi-

na, se pudiera hacer explosionar intermitentemente un explosivo gaseoso que ahí se haría llegar, dosado como fuera necesario. En aquel tiempo estudiaba en el “Instituto de Química aplicada” de París, y que debo decir que tanto á mi director, el señor Friedel, como al conocido sabio Berthelot, les pareció muy interesante mi idea. Gracias á los consejos de este último, pude encontrar la mezcla explosiva deseada; pero en lo que concierne al cohete no encontré acero alguno que resistiera á más de 200 explosiones con efecto útil, es decir ascensional. Y coincidiendo este fracaso con mi salida del instituto, tuve que abandonar esos estudios. -¿Y continúa usted á creer en el éxito de su idea? Más que nunca, sobre todo después que he sabido que varias notabilidades, y entre otras el académico francés, M. Paúl Painlévé, las prefieren á otras, aunque, naturalmente, nada saben de mis estudios. De esto, por lo demás, no pretendo tomar ya “patente de invención”. Ideas parecidas han tenido varias personas, y creo, sin decir un chiste, que á quien podría reconocerle la paternidad de semejante medio radical de resolver el problema de aeronavegación es ... á Julio Verne, en su regreso de la luna á la tierra! En su instructivo artículo sobre aeronavegación que publicara hace algunos meses usted no habla sin embargo de su invento y, sí, habla usted, y con bastantes detalles de todos los otros 2 sistemas. ¿qué opina usted, pues, de éstos? ¿Cree usted que no resolviendo según su opinión el problema, se debe esperar á que se perfeccionen los aparatos ahora empleados? Vamos por partes. Creo que el sistema que preconizo, tiene sobre los ahora más conocidos o ensayados, numerosas ventajas de las que rendré tres principales: 1º. Que con mi sistema podrían hacerse verdaderas naves aéreas con cubierta entera metálica, lo que no pueden lograr las tan frágiles aparatos actuales que no tienen de consistencia – y esto – sino sus esqueletos. 2º. Que con dicho sistema se les podría dar una forma más cómoda, habitable aún manteniéndola completamente cerrada, gracias á la “oxilita” que emplean los sumergibles y donde, en fin, se daría todo el confort posible al pasajero, reuniendo

el manejo de la maquinaria en un comportamiento aislado, y 3°. Que el motor ó cohetones, que podríamos llamar motor químico, suprime una serie de transmisiones, y sobre todo la hélice, cuyo rendimiento, dígame lo que se quiera, es lamentable. En una palabra, si alguien ha comparado á los “menos pesados que el aire” con la navegación sobre odres de los asirios, me parece que puede continuarse esta comparación parangoneando á los modernos aeroplanos, ornitópteros, helicópteros y sus combinaciones á la navegación marítima por vela, más o menos perfeccionada con motores térmicos. No es éste, ya usted lo vé, el estado á que se ha llegado sobre el mar con los modernos transatlánticos de la “Cunard Line” y de la “Hamburg-Ámerica Linie”. Pero esto dicho; así como hubiera sido insensato esperar á que se inventara el fusil automático, antes de decidirse á comprar rifles, creo, que mientras se encuentre el tipo perfeccionado de aeronaves, debemos ya adquirir ó introducir en el Perú los que se ensayan con éxito. Y en general, no desdeñar ninguno. Los venerables “esféricos” y sus cadetes, los globos-cometas inventados por Parceval, pueden tener decentes aplicaciones, no sólo en el arte militar, sino en otros, tal como en el campo de exploraciones atmosféricas, lo que formar el primer estudio serio que hay que emprender tratándose de la aeronavegación. Este estudio por lo demás nos reserva de una sorpresa, y para avalarlo basta leer, entre otras, las tan interesantes comunicaciones que ha hecho el príncipe de Mónaco de los resultados obtenidos en su yate la “Princesa Alicia”, de donde con tanta facilidad se escudriñan los prodigiosos arcanos de la oceanografía, como se investigan los misterios de las altas capas atmosféricas, por medio del lanzamiento de “globossondas”. Los “esféricos” en fin, aun cuando sean cautivos revelan las ventajas de las excursiones que sin hipérbole pueden llamarse “celestiales”, hacen perder el vértigo, familiarizan con la orientación, é inician en el pilotage, que entonces, pierde el aspecto de deporte que le atribuye el público. ¿Y por qué tampoco desdeñar las “mangolfieras”? No hace mucho que el Brasil

compró algunas de éstas provistas naturalmente de nuevos cilindros de calefacción, al constructor Louis Godard, y no creo por eso, que las hayan encontrado tan “pre-históricas” como se pretende. Cuando corre un viento de 8 á 10 m. por segundo, ó también en las alturas de nuestra sierra donde, fuera del fuerte viento frecuente, la conservación de cierta fuerza ascensional exige el aumento del cubaje del esférico, se aplican con ventaja las cometas celulares, que gracias á los capitanes Sacconey y Madiot, se han convertido en instrumento indispensable, de toda expedición. A este respecto he comenzado á publicar en el “Boletín de la Sociedad de Ingenieros” una serie de artículos muy elementales, pero en que indico, se aplican con ventaja las cometas celulares en la tierra y en mar forman ventajosísimos medios de observación, de 3 señales, para la fotogrametría, etc. Lea usted esos artículos, y ya verá usted, que como decía Euler “en las cometas, en ese juego de niños, despreciado por los sabios puede encontrarse tema para las reflexiones más profundas”. De los dirigibles se puede decir que por lo caros y también por lo oneroso de su dos anexos indispensables, el cobertizo ó hangar y la usina ó hidrógeno, no podrían ser adquiridos por nuestro país. Se fabrican sin embargo dirigibles deformables y transportables como el modelo “Zodiac”, del que la Argentina ya posee un ejemplar, y que no necesitan del cobertizo, aún cuando siempre requieren la usina á hidrógeno. Pero esta misma, sería fácil implantarla en Lima, produciendo el gas por el procedimiento electrolítico que es ya industrial y de un costo perfectamente aceptable para nuestro erario, como lo he demostrado en un informe reciente. En fin, en lo que concierne á los aeroplanos, usted sabe su sorprendente éxito, confirmado, entre otros, en el reciente meeting de Reims, donde se ha demostrado aquello de que los records en aviación duran ahora menos de los que duran las rosas. Aeroplanos! ¿No es un síntoma de su éxito el que aún nuestras severas sociedades de tiro quieran ya adquirir uno? En resumen, soy partidario de que en nuestro país deben conocerse y manejarse todos los tipos de aero-

naves conocidas, siempre, naturalmente que su precio esté conforme á nuestros modestos recursos. No olvidemos, en efecto, que de lo que se trata no es tanto de hacer records ni aún de volar, sino de adquirir el dominio de los aires, pues si nos anticipamos en ese vía llevaremos una ventaja enorme á nuestros vecinos y especialmente á nuestros enemigos. Además, no sólo debemos tener en cuenta que aquí ha surgido los primeros aviadores de América, sino también que nuestro suelo ó mejor nuestro cielo, ofrece facilidades enormes para la aeronáutica, como muy bien lo ha hecho notar recientemente el coronel D' Andrée. ¿Y qué opina usted de lo que este jefe ha dicho en ese reportaje? Que es magistral y lo más acabado que aquí se ha dicho sobre la aviación militar. El coronel D' Andrée aparece así como un digno hijo de Francia, cuyo rol glorioso y casi exclusivo en aeronavegación debemos reconocer. Porque en Francia, donde nació el esférico, todos los perfeccionamientos de éste medio de aerolocomoción se deben á un general de la revolución, Meusnier. Y, si puede afirmarse que el dirigible es la obra integral del coronel Renard, puede sostenerse que fue un francés. Panarias uno de los primeros en lograr el vuelo de un aeroplano en miniatura y otro, Ader, quien realizó por la primera vez el vuelo artificial. Y aún tratándose de extranjeros como Wright y Santos Dumont ¿no es el campo de Ambours y París los escenarios inseparables de la gloria de estos célebres inventores? Que es práctica la idea de la "ametralladora aviatrix" lo prueba el hecho de que ya se está realizando en Alemania, si hemos de creer al Vorwaerts. Y á ese respecto mucho deploro que el coronel D' Andrée no haya dicho nada sobre los medios defensivos, ó mejor sobre las bocas de fuego y proyectiles más eficaces contra los aeroplanos. Forma ésto, sin embargo, un conjunto ya presentable de modelos que creo nos interesa tanto conocer y poseer como los aparatos aviadores mismos. El coronel D' Andrée, no trata como es legítimo, sino de las aplicaciones de los aeroplanos en el arte de la guerra. Ahora bien, me parece conveniente observar al respecto, que teniendo en cuenta la existen-

cia de otras aplicaciones y también las condiciones actuales de la aeronavegación, no son precisamente los oficiales los que deben dedicarse al aprendizaje del manejo de los aeroplanos. Este manejo debe reservarse á los mecánicos, de preferencia prácticos, cuyos conocimientos no se improvisan. 4 El oficial debería dedicarse sólo á la observación, al comando, desde el aparato, etc., dejando, como digo, el manejo de éste, que es enteramente absorbente, al cuidado del mecánico. Es por esto que el momento al menos, me parece muy bien que sea el ministerio de fomento y no el de guerra quien se ocupe de lo concerniente á introducir la aeronavegación en el Perú. -¿ Y qué medios propondría usted para lograr esta introducción? Hay muchos ya ensayados con éxito en otros países. Desde luego es primordial el medio ya propuesto de enviar jóvenes seleccionados á Europa á ponerse al corriente del asunto para que, á su vuelta al país, enseñen á sus compatriotas tan útiles conocimientos. Como usted sabe, para realizarlo se ha decidido el comisionar con este objeto á tres jóvenes conocidos y cuyos méritos son diferentes. El ingeniero Ramos es el que tiene hecho el mejor estudio técnico sobre la aviación, en su tesis presentada en 1907. Va á París á matricularse en la “Escuela Superior de Aeronáutica”, y de ahí no dudo que nos vendrá un profesor consumado en la materia. El señor Maghella, que es tal vez uno de los que mejor conocen entre nosotros jóvenes compatriotas, el motor á explosión va sobre todo á perfeccionarse en la fabricación de este órgano esencial del aeroplano y del dirigible, y de vuelta al Perú funcionará como maestro práctico en fabricación y reparaciones de las aeronaves. En cuanto al joven Tenaud que ya partió, va, á dedicarse más especialmente al pilotaje, porque el mérito de haber sido el primer inventor peruano que construyó en este siglo un aeroplano, de completo éxito discutible tal vez, pero bastante correcto en sus detalles. Indudablemente que podrían mandarse otros jóvenes á Europa, especialmente á los inventores. Estos son varios en el Perú, y cuento ya hasta 11, de 9 de los cuales conozco perfectamente los

trabajos. Desgraciadamente estos trabajos no pasan en suma sino de buenos deseos, muchos de ellos irrealizables en la práctica. Y todos olvidan un consejo del gran patriarca de la aviación, Otto Lilienthal, consejo que me hago un deber, sin embargo, de repetírselos: “en aviación, tener una idea es nada; construir el aparato es ya algo; ensayarlos y volar, eso es el todo”. Debo sin embargo, declarar que dos de esos proyectos me han parecido dignos de atención. Uno de ellos pretende realizar lo que tanto se ha buscado últimamente, el helicoplano helicóptero para la ascensión y el descenso y aeroplano para el vuelo. El otro se asemeja mucho á la combinación propuesta, entre otros, por el capitán Sazerac de Forge, en su libro la Conquete de l’air, es decir, un modelo que participa del dirigible actual y del aeroplano; algo, en fin como la reciente tentativa de M. Málecot. Pero en general, todos estos proyectos mal dibujados, peor calculados, no pueden calificarse de serios, y creo que el gobierno hará bien en no tenerlos por el momento en cuenta, al realizar su acción en pro de la aeronavegación. -¿Pero cuál es esta acción del gobierno? ¡Si! Tiene usted razón de preguntar cuál es, porque es desconocida, ó mejor dicho, no es apreciada. Y aquí quiero cumplir un acto de justicia, explicando esta acción. El presidente se ha interesado mucho y ya hace tiempo en la aeronavegación, y no es, por cierto, su culpa, si no andamos más avanzados al respecto. Lo mismo debo decir, del actual ministro de fomento señor Ego-Aguirre; lo mismo del director de fomento, doctor Edmundo de Habich y del interino, doctor Domingo Rey y Alvarez Calderón. Todos ellos han comprendido claramente desde un principio, el gran papel que iba á desempeñar el dominio del aire en nuestro país, y jamás he encontrado en ninguno de ellos duda alguna ú oposición á cualquier proyecto que se presentara al respecto, siempre que fuera factible y de éxito seguro. Pero un gobierno no puede proceder por saltos, ni mostrarse dádivoso por novedades cuando se le coloca entre un espectro 5 político y otro económico. Sin embargo, hace ya tiempo nuestro gobierno arregló el que

vinieran representantes de un gran sindicato francés de aviadores á dar una “lección de cosas” en el Perú, y si este proyecto no se ha realizado, se debe á contingencias de dicha asociación. Comprendiendo, sin embargo, que nada avanzaríamos con ver volar y comprar unos cuantos aparatos, y que lo más necesario era aprender en el Perú á fabricar y reparar dichos aparatos, se creó, por un decreto posterior la “Sección complementaria de transportes” en la Escuela de Artes y Oficios con un compartimento de “aeronavegación”. Para dotarlo de profesores, en vez de recurrir al ya manoseado sistema de contratar técnicos extranjeros, se ha ocurrido á los tres jóvenes de que he hablado, y mientras estos regresen, se organizará tal vez un “concurso nacional de aviación”, el primero de su género en las costas del Pacífico. Por otro lado, se arbitran los medios de adquirir los primeros aparatos, no sólo de aviación sino de aeroestación. En fin, seguros así de que aquí en Lima podemos fabricar y reparar todos los aparatos que se quiera, sin tener necesidad de recurrir cada vez á la lejana Europa; seguros de que dispondremos de pilotos bien preparados, y sin embargo dóciles y de modestas pretensiones, ya podrá nuestro gobierno ponerlos á disposición del ministerio de guerra, de tal manera que los oficiales logren con todo éxito dedicarse á su verdadero rol, la observación, los reconocimientos, y en casa dado, el lanzamiento de explosivos ó el manejo de bocas de fuego desde las alturas. Usted, ve, pues, que la acción del gobierno es prudente y digna de confianza. Lo que se necesita ahora es tan sólo, que cada cual la secunde en cuanto pueda, procurando no confundirse ni atropellarse. -¿Y cómo le parece que se debe secundar esta acción? En el congreso, desde luego, el programa es bien claro; arbitrar fondos y arbitrarlos inmediatamente. No se trata de un crecido gasto. Una colección de 4 de los mejores sistemas de aeroplanos, un “Bleriot”, un “Voisin”, un “Antoinette” y un “Wright”, por ejemplo, con piezas de repuesto y aun dos motores “Gnome” de recambio, cuesta unas Lp. 2,000. Si se quiere más material podría adquirirse un dirigible “Zodiac” que no necesita hangar

con usina á hidrógeno, gasómetro y tubos á gas, todo por unas Lp. 3,000. Un esférico cautivo y otro globo cometa de 750 m. 3., su cabria y cable; unas Lp. 2,000. Trenes de cometas, aparatos de fotogrametría, balones-sondas, etc; Lp. 1,000. Total de todo Lp. 8,000. Con lo que importa, pues, una batería Canet se puede comprar lo que ambicionamos por lo pronto, y todo lo que podría desearse, constaría mucho menos que un sumergible; pero en cambio ¿cuál de estas compras reportaría mejor provecho? Además es necesario que nuestros representantes se habitúen ya á una idea; la importancia de la aeronáutica es tal, sus horizontes tan inmensos, tan variadas y complejas sus aplicaciones, que como muy bien lo propuso M. Emile Reymond en su célebre interpelación al ministro de la guerra francés el 31 de marzo último, se va á tener necesidad de un organismo administrativo especial, tan importante como el de la marina, para atender y fomentar debidamente la aeronáutica nacional. Este organismo tendría que instalar, dirigir y hasta multiplicar, fuera de lo ya emprendido por el gobierno en la Escuela de Artes; cátedra aeronáutica en las universidades; laboratorios de aerodinámica, y no sólo los pequeños ensayos, sino los grandes de experimentación, al aire libre; concursos y exposiciones para la demostración objetiva; parques de aeroestación y de aviación en puntos estratégicos, con usinas á hidrógeno, talleres de confección y reparaciones; servicio de transportes, no sólo de los aparatos sino de tubos á hidrógeno, provisión de bencina, carga eléctrica; servicio del personal, asistencia en caso de accidentes, etc., y esto fuera de, un estudio sistemático de las regiones atmosféricas, de la obra evolutiva de reglamentación y hasta la legislación aérea, y todo, sin perder de vista, lo que se hace y se emprende al respecto fuera de nuestras fronteras. 6 A esta acción oficial deben forzosamente corresponder otras; municipalidades, cooperativas, sindicales y aún personales. En nuestras escuelas debería acordarse, como instructivos premios, cometas y aparatos de aviación en reducción de esos que se venden en Europa por 5 ó 10 francos y vuelan

hasta más de 100 metros; en nuestras clases científicas debería ya consagrarse atención especial al estudio del aire, y medios de dominarlo tan superficialmente tratados en los textos de enseñanza nacionales y extranjeros; deberían multiplicarse las observaciones meteorológicas; en la industria podrían ya especializarse las profesiones manuales en la producción y montaje de navíos, tendedores, resortes y todo lo que concierne á la hélice y al motor de explosión; en nuestros comercios urge importar alambre adecuado de acero y de aluminio, platinas y perfiles metálicos ó de madera para aeroplanos, instrumentos registradores, telas impermeables, etc. Por otra parte, en fin, nuestras sociedades de tiro deberían ejercitarse contra móviles aéreos, en el cálculo de sus alturas, en la ocultación de sus observaciones altimétricas; nuestros técnicos en la fotogrametría, en el estudio sistemático de superficies portantes, de motores livianos, de medios fáciles de orientación aérea; nuestra juventud, en fin, abandonar la funesta instrucción libresca y tomar la aeronáutica como el más preferido de sus deportes. Todo, esto podría iniciarse y desarrollarse ventajosamente si se fundara un aeroclub en Lima, el que de la capital podría extenderse á provincias. La primera sociedad de este género es el Aero-club of América cuya oficina está en New York 29 West 39 the Street; hay una institución análoga, en Méjico, otra en el Brasil, y se está formando actualmente otra en Buenos Aires, presidida por el señor Aarón Anchorens, quien ha pedido ya el reconocimiento de ese “Aero-club de Argentina” á la “Federación Aeronáutica Internacional” que va á reunirse en París, durante el próximo mes. Respecto á aero-clubs Ud. habrá oído hablar de una sociedad de ese nombre que fue anunciada en Lima, pero de la que ya nadie habla. Lo que ocurrido es lo siguiente. El señor Billinghamurst y varios otros profesionales pensaron, hace 6 meses, llegado el momento de coordinar los esfuerzos de todos los aficionados á la aeronáutica y con este objeto se buscaron socios, se celebró una sesión y se acordó y se imprimió, un reglamento orgánico. Pero la súbita enfermedad del principal ini-

ciador detuvo la cosa en plena formación, y no se ha creído conveniente continuarla en la ausencia del director. Esperemos que esta no sea larga, porque la organización de un aero-club es ya indispensable en el Perú y los beneficios que reportaría su acción pueden sin hipérbolo calificarse de inmensos e inmediatos. He dejado para el último el ocuparme de la acción de este cuarto poder de toda democracia que es la prensa, porque de ella depende seguramente la gran base para todo progreso: la creación y el desarrollo de una “corriente de opinión pública”. Es por esto, que cualquiera que sea nuestra mentalidad política, debemos reconocer y aplaudir la labor emprendida por el tan importante periódico que Ud. representa y de cuya labor ya se ven los cuantiosos resultados. El medio que *La Prensa* ha puesto en práctica de reportear á los que se interesan sinceramente por la aeronavegación es excelente y mi mayor anhelo es que tales reportajes formen una serie muy numerosa. Otro medio, bien manejado por el señor Luis Ulloa, es el de formular y sostener demandas concretas, y á este respecto me parece muy digno su interés de llamar ante todo, á nuestros triunfantes compatriotas Chávez y Bielovucich, para que reciban la gran ovación nacional que les deben sus compatriotas. Después de su llegada podría celebrarse el concurso de aviación. La organización de este concurso no es muy costosa si se maneja bien el asunto. Donde más se ha gastado en premios, es en el concurso de Buda Pest, que ofreció Lp. 14,000; en general un total de premios por Lp. 4,000 es más presentable. En el caso del Perú podría 7 además ofrecerse pasaje de ida y vuelta para los pilotos y sus máquinas, cuyo número sería evidentemente muy limitado. En fin se podría interesar á los aviadores en un tanto por ciento de las entradas, como ya se está haciendo en otras partes, pues resulta que el número de concurrentes comienza á ser tan crecido, las condiciones tan estrictas y los premios tan limitados, que es ya que los aviadores conocido pierden dinero en los concursos. Con Lp. 3,000 ó Lp. 4,000 más ó menos se podría pues iniciar esta gran concurso de aviación; el precio

puede parecer excesivo; pero créame Ud. que más pronto nada apasionará más al público ni lo conquistará á la aeronáutica que un espectáculo como los que proporciona uno de esos concursos. Yo presencié algo parecido durante mi última estadía en París, en 1908 y aún tengo candente en la retina aquellos entusiasmos. Era sin embargo la aviación en ciernes; los ensayos en Issy-leMoulinex, de unos cuantos atrevidos inventores manejando aparatos noveles y antiestéticos en que lo único de aspecto acabado era el motor. Los resultados eran igualmente modestos cuando resultado había. Para verlos sin embargo se encontraba muy llevadero levantarse á las 4 a.m. recorrer varios kilómetros y servir de plantón muchas horas. Pero ¿qué efecto el que hacía un lanzamiento una simple elevación de algunos metros, un viraje un vuelo á la altura de un árbol, un descenso sin accidente! Aquellas grandes libélulas, aquellos gigantescos insectos, que podían á veces elevarse y sostenerse en el aire, correr contra el viento, dominar el sereno cielo, representaban la realización de mil ensueños 2 años antes reputados imposibles, y los aviadores que los manejaban parecían superhombres quienes debía sus más atronadores aplausos el público entusiasmado. Y es que éste guarda su culto más sincero para el heroísmo del esfuerzo, para el conquistador de lo desconocido, para el vencedor de la rebelde naturaleza, que todo ello parecía ser personificado por un “Hombre que vuela”. -Y cuáles cree Ud. que serán en el porvenir los progresos de la aeronáutica? Rápidos y desconcertantes. La aerostación y la aviación no son solo deportes, forman ya una industria que evoluciona más velozmente que el automovilismo. Han sido menester á ésta 20 años de lucha para vencer, pero el automóvil debía procurárselo todo, el motor, el chasis y la rueda, amén de perfeccionar su propia base que es el camino. La aeronáutica se ha adecuado por su parte el motor á explosión sin gran trastorno; no tiene grandes complicaciones en el resto de su organismo y su camino está siempre libre y perfecto, el amplio cielo. Y así mientras el automovilismo no ha podido por ejemplo imponerse en el Perú,

por falta de caminos, en cambio la aeronáutica podrá aquí desarrollarse inmediatamente y aun mejor que en Europa. Estados Unidos y demás países con estaciones muy marcadas. Cualquiera ventaja que obtenga pues el vuelo humano en velocidad, en altura, en carga de peso, fuera de nuestras fronteras, es una ventaja que adquirimos si logramos, como he dicho, antes que todo, saber fabricar aquí los aparatos aeronáuticos. He agregado que los progresos de la aeronavegación serán desconcertantes. No tengo la inmodestia de afirmarlo con sólo mi convicción personal. Sir Hiram Maxmi, el célebre fabricante inglés no es un lunático y he aquí lo que sostiene: antes de 5 años las velocidades de 250 á 300 km. por hora serán posibles en los aires, los aeroplanos podrán ir y volver del continente á Inglaterra de 4 á 6 veces en una sola noche y con 5,000 de ellos, de un costo total de unas Lp. 4.000.000 se podrá así transportar en 12 horas 100,000 hombres. El prudente Lord Rayleigh dice por su parte que “habiendo la aviación pasado de ser una operación gimnástica, pronto veremos dirigibles y aeroplanos atravesar los océanos conduciendo á cualquier señor apurado que tenga serenidad y dinero en abundancia”. 8 En fin recordemos lo escrito hace poco por M. Stead, el de la Review of reviews: “si hace 25 años la vuelta al mundo en 80 días era una fantasía de novelista utópico no se completará el medio siglo sin que con la aviación resulte vulgar realidad realizarla en 8. ¿Dónde irán á parar entonces las compañías de ferrocarriles y los mastodontes transatlánticos?” Pensemos en todo esto los que miramos el Perú del porvenir, que sólo así alejaremos las destempladas lamentaciones de nuestros miopes pesimistas nacionales. Lo que no hemos podido lograr sangrándonos las venas, con los ferrocarriles que no pudimos construir sino como troncos sin ramas; perdiendo su fuerza en pendientes aterradoras y su velocidad en bárbaros serpenteos; lo que no hemos conseguido con el automovilismo por falta de caminos siquiera pasables; lo obtendremos, y no sólo en tierra sino en mar, con la aeronavegación, transporte barato que no necesita otra estación ni

puerto que un campito provisto de un cobertizo con depósito de bencina y comestibles, móvil que no está sujeto á la tiranía del riel, del mackadam ó de la corriente para resolver el problema de seguir entre 2 puntos el camino más rápido, que por definición es la línea recta, observatorio que puede agrandar ó disminuir su horizonte, elevándose ó bajando y desde donde todo se vé exacto como sobre un plano de arquitecto, arma terrible en fin, que como ha dicho D'Aerenthal “es el mayor argumento para hacer obligatorio el arbitraje”. Pensemos en todo esto los patriotas desinteresados para curarnos de las mezquindades con que ahora nos hemos acostumbrado á criticar, á concebir y á resolver. Si el aeroplano transporta la tonelada de caucho, con sólo las condiciones obtenidas en los records ya logrados, la explotación de uno solo de nuestros distritos gomeros cubrirá los egresos de todo el presupuesto en discusión actualmente. Si gracias á la aeronavegación se facilita el intercambio, de hombre y cosas, afluirá el inmigrante, para verter los ríos en las pampas sedientas de nuestras costas y cubrir de usinas nuestras vetas metalíferas. Y esas riquezas de nuestra montaña que la colosal muralla de los Andes separa tanto de nuestras manos como si estuvieron en otro planeta, esas riquezas que Eliseo Reclus llamó “las grandes reservas de la Humanidad”, ya podrán extraerse, cotizarse y venderse por lo que valen en los otros mercados, ricos en todos, menos en materias primas. Pensemos en todo esto, pero, para no divagar, fijemos un límite y trazemos dentro de él un programa concreto. En 1921 – nos faltan unos 10 años – deberemos celebrar el centenario de nuestra independencia, que fué tal vez la de América toda. Nada me parece más práctico para festejar ese aniversario que inaugurar entonces una exposición que además de internacional y universal tuviera la novedad de ser permanente. ¿Se imagina Ud. lo que podría resultar semejante certamen si la aeronavegación progresa con la progresión de los 2 últimos años y si desde ahora la introducimos en nuestra actividad social?

