

JUAN PEÑA HERRERA
TENIENTE DE COMISARIATO

Historia de la Aviación Ecuatoriana

+

1842 - 1943

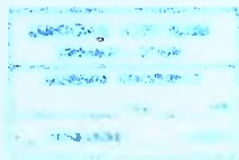
BIBLIOTECA NACIONAL	
QUITO - ECUADOR	
COLECCIÓN GENERAL	
NO. <u>3278</u>	AÑO <u>1989</u>
PRECIO _____	DONACIÓN _____

0001441 - C

QUITO - ECUADOR
EDITORIAL QUITO

ES PROPIEDAD DEL AUTOR
RESERVADOS TODOS LOS
DERECHOS

DIRECCION:
Tnte. JUAN PEÑA HERRERA
QUITO-ECUADOR S. A.



111111

IMPRESO EN EL ECUADOR

**PUBLICACION AUSPICIADA
POR EL
MINISTERIO DE DEFENSA
NACIONAL**

H I M N O

DE LA AVIACION ECUATORIANA

CORO

**Compañeros del cóndor andino,
aviadores del bravo Ecuador,
sobre selvas, volcanes y mares,
no hayan alas que vuelen mejor.**

ESTROFAS

**Si la nube se opone sombría,
si combate el furioso huracán,
los aviones, al modo del cóndor,
nunca el ala vencida verán.
Que decolle la fuerte flotilla,
y se pose, después, al bajar,
en el río Amazonas, en Tarqui,
en la tierra, en el lago y el mar.**

**Hay un cóndor que sobre el escudo
de la Patria las alas abrió;
de él aprenden los nautas del aire,
entre quienes mejor seré yo.
Gloria al cóndor que, sobre el escudo,
abre el ala erizando el plumón,
y se apresta a servirme de guía,
cuando pongo a volar el avión.**

REMIGIO ROMERO Y CORDERO

INTRODUCCION

Cuando el hombre hubo dominado y tomado posesión de la tierra y los mares, se sintió humillado al ver que no podía, como era su ambición suprema, abarcarlo todo. El cielo azul, clarísimo e inconmensurable, seguía siendo su imposible; no podía, al igual que las aves, remontar el vuelo y penetrar en el misterio eterno de las nubes. Hubiese querido atravesar el espacio infinito, para llegar hasta la cumbre, hasta Dios; pero se sentía impotente, vencido... Fue, entonces, cuando forjó sus leyendas.

Una de las más antiguas, es aquella de Icaro, que nos relata la mitología griega. Dice que Dédalo y su hijo Icaro, quisieron huir de las iras del rey Minos que les retenía prisioneros y para conseguirlo, se construyeron unas alas de cera que se adaptaron a sus cuerpos. Icaro, llevado de sus ímpetus juveniles, quiso llegar a las regiones etéreas y cayó cuando los rayos del sol derritieron sus alas.

Desde luego que, juntamente con sus historietas fabulosas, el hombre comenzó a investigar y probar el vuelo, ensayando varios sistemas. Unos se decidieron por aparatos más ligeros que el aire y otros por los más pesados: de aquí resultaron los dirigibles y globos y los aeroplanos; entre estos últimos se formaron algunas escuelas, siendo una de las más antiguas la de los ornitópteros, es decir, aquellos que quisieron imitar las alas de las aves.

A primera vista parecía natural que se adoptara este sistema y de aquí nace seguramente el término aviación, que se deriva de la voz latina «avis» que significa ave.

La obsesión de muchos pueblos antiguos, ha sido aquella de divinizar a las aves. Las mitologías de casi todos los países nos traen leyendas curiosas aunque inverosímiles. Si nos atenemos a la que los canarios conservaban respecto del origen de su raza, veremos que siempre ha si-

do considerada como algo sobrenatural el ave que podía volar; y que, a despecho del saber y la ambición humanos, recorría los espacios vedados para el hombre, soberano de la creación.

Hoy, el pájaro de acero ha roto esos misterios; y, en parte, puede considerarse señor de las alturas. Veamos, entonces, cómo en el Ecuador esas alas han ido, poco a poco, domando las cumbres, tomando posesión de los cielos ecuatoriales y conquistando, así, definitivamente, la soberanía aérea.



Este modesto trabajo, que sólo representa una labor de constancia, fue terminado en los dos primeros meses de 1.944, sin que, entonces, me fuera posible editarlo a pesar de las múltiples gestiones realizadas. Hoy, merced al decidido apoyo del señor Ministro de Defensa Nacional, Coronel Carlos Mancheno, puedo darlo a la publicidad sin ninguna alteración en su contenido. Y, al hacerlo así, me complazco en dedicarlo a la Fuerza Aérea Ecuatoriana, como un homenaje más a la gloriosa memoria de nuestros Héroes del Aire.

EL AUTOR

CAPITULO I

PRECURSORES DE LA AVIACION ECUATORIANA

GLOBOS

A tiempos lejanos ya, más de un siglo, tenemos que remontarnos para encontrar las huellas de las primeras hazañas de aeronautas que, por deporte, se jugaban la vida.

Indiscutiblemente eran unos titanes estos hombres: globos formados con retazos de lona, hinchados con gas carbónico sin control, que se paseaban a merced de la brisa caprichosa por el espacio sin límites, constituían toda su seguridad; su vida pendía de un hilo y nos figuramos su angustia cuando a alturas inconcebibles para esa época, miraban perderse a la vista el punto de partida, quedándoles solamente el dilema terrible de un aterrizaje incierto. O es que cuando remontaban el vuelo y se veían por encima de estas miserias humanas se sentían como dioses, como superhombres?

Cuántos de ellos sabrían adormecerse, soñar en medio de las nubes blanquísimas; cuántas emociones al presenciar el desfile, por la bóveda infinita, de esos fantasmas de cambiantes figuras: escuadrones de gigantes que parecían buscar, agobiados de su marcha incesante por los espacios inmensos, una tregua, un término a su jornada milenaria.

Mas, al volver a la realidad, no se sentirían pequeños, pequeñísimos también al verse, como un átomo, atados a un retazo de lona en medio de la eternidad? Helado, muy helado, les parecería entonces ese beso furtivo de la niebla viajera estampado en sus rostros de pigmeos asustados.



Para formarnos una idea exacta de estos vuelos, que constituyen verdaderas hazañas, vamos a transcribir los dos primeros realizados en los años 1842—43 y publicados por «Gaceta del Ecuador». Si nos atenemos a las crónicas de entonces, encontraremos que la altura alcanzada, para aquellos tiempos, fue realmente prodigiosa y casi un record mundial.

AEROSTACION EN QUITO

(De «Gaceta del Ecuador» No. 466 de 11 de Diciembre de 1849)

Se ha visto por primera vez en esta capital el espectáculo más interesante y sublime que puede sorprender nuestros sentidos. Desde que los hermanos Montgolfier se abrieron paso por la vasta región admosférica; desde que el elemento del aire fue visitado en sus elevadas corrientes y sometido al imperio de la humana inteligencia, nosotros poseíamos apenas noticias de atrevidos aeronautas que del suelo de la culta Europa se levantaban a la vista de los mortales. Sabíamos que este efecto está subordinado a las leyes del equilibrio, y que la gravedad específica de los cuerpos es la razón de este resultado; pero estos principios y aquellos informes, sólo tomaban parte en las abstractas meditaciones de la naturaleza universal, y faltaba que los sentidos nos instruyesen sobre su realidad.

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

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

En los días 1.^o y 3.^o trató de ejecutar su viage en el Ejido setentrional de la ciudad, a vivas instancias de algunas personas, no obstante que les objetara las dificultades que ofrecía para la dilatación del globo, la corriente perenne de los vientos. El suceso fue exactamente el mismo; en la 1.^a vez, a beneficio de una calma pasajera se consiguió el efecto, pero reventó el globo por la fuerza muy poderosa y súbita con que fue traído a tierra, habiéndose suspendido ya a vara y media de altura. En el 2.^o no permitieron los vientos, ni la permanencia, ni el aumento del aire enrarecido dentro del globo, porque este se hallaba constantemente agitado en un sentido, y sujeto sobre un punto firme en el otro: de donde resultaba la presión en dos sentidos opuestos que obligaban a la salida del aire interior.

Hacemos esta observación en honor del aeronauta, pues que este fenómeno físico le causó mil amarguras que le hiciera probar el vice-comisario de policía, Tomás Gutiérrez,

quien ignorando lo que veían sus ojos, y entendiendo peor lo que le mandaban, fue con agravio del buen sentido, a atropellar la persona del Sr. Flores, a reducirle a prisión, y a conducirlo con gendarmes en medio de una multitud la más numerosa. Violencia fue esta, que conmovió el ánimo de todos, y varias personas respetables, entre ellas el General Aguirre, le salvaron a muy poca distancia, constituyéndose este último fiador personal de su buena fe, y del desempeño de sus compromisos.

Tal ha sido la magnífica función que acabamos de ver, superior a cuantas ha inventado el arte humano; porque aquí no hay mentira, no hay embuste, no hay simulación, no hay disfraz, no hay ofensa al pudor, ni ningún género de artificio con que ordinariamente se engaña a la muchedumbre o se seduce a los incautos. Aquí hay verdadero saber con un valor extraordinario, se halla por decirlo así, el alma unida al corazón; y desprendiéndose el hombre de este suelo percedero, parece que en aquel momento va a pertenecer a la gerarquía de los inmortales, porque aquello ofrece un espectáculo verdaderamente glorioso.



(De "Gaceta del Ecuador" No. 472 de 22 de Enero de 1843)

El lunes, 16 del corriente ha presenciado el público de esta Capital la portentosa ascensión del Sr. José María Flores; y nos complacemos en dar una idea de ella, por la satisfacción que todavía experimentamos con el grato recuerdo de un hecho prodigioso que, por hallarse fuera de las reglas conocidas en la aereostación, pertenece, por decirlo así, al romanticismo de este arte que rayó en Europa hace más de 50 años.

Como el aereonauta de que hablamos carece del gas hidrógeno puro, y del gas de carbón (de que se sirvió Mr. Green en su viaje a Alemania en el año de 1836), infló su globo enrareciendo el aire por medio del fuego, después de lo cual colocó un grande anafe con mechas encendidas,

calculadas estas según la distancia que se propuso ascender. Acto continuo, dispuso su frágil barquilla pendiente de cuatro ganchos en las estremidades inferiores; y despidiéndose de las personas que le rodeaban (en el gran patio del convento de San Agustín) se embarcó en ella, dió la voz de abandonar el globo a los que lo sostenían, y se lanzó este con fuerza y rapidez en dirección al Sur. A la distancia de cinco mil pies, poco más o menos, hizo una variación hacia el Norte, describiendo, salvo ilusión de óptica, una pequeña línea angulosa. Tal variación, casi imperceptible, fue producida por una corriente de aire que sobrevino en aquella elevada región. El globo subió entonces perpendicularmente; y como la tarde era serena, y la atmósfera estaba despejada, se le vió cual un punto imperceptible en el espacio, a la distancia de 10 a 12 mil pies de la tierra de Quito, y de 20 a 22 mil del nivel del mar: era como una estrella fija sobre el horizonte de la capital.

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

el atrevido aereonauta había salido con victoria y con la vida. El Presidente de la República le hizo conducir a su presencia, y le obsequió en el seno de su familia.

Medianamente instruídos en la historia de la aereops-tación, y en los progresos de este arte en los últimos tiempos, no podemos menos de admirar la resolución con que el Sor. José María Flores se entrega a peligros probables, acaso por ganar la vida, divertir al público, y recoger merecidos aplausos. El primero de estos peligros consiste en que puede incendiarse el lienzo del globo por las llamas de las mechas que contiene el anafe. El segundo peligro consiste en que se reviente el globo por la expansión que toma y por la recia sacudida de algún viento fuerte en las regiones elevadas, lo que parece tanto más posible cuanto que no va cubierto de la red indispensable. Y el tercer peligro consiste en que la máquina descienda perpendicularmente al cráter de un volcán (1) o a cualquier otro abismo. Como el impávido aeronauta no puede dominar su globo para bajarlo y subirlo, según conviniera porque carece del gas indispensable, manejado por medio de una válvula; y como se lanza de la tierra sin ninguna precaución para volver a élla, esto es, sin un repuesto de mechas y una frágil caña para renovar el fuego del anafe y mantenerse en el aire, caso de que descendiese a una profunda cavidad, o bajar lentamente, caso que reventase el globo: en fin, como no lleva a prevención ni el indispensable recurso de un **parachu-te**; claro es que se abandona al acaso, sin otra confianza que la que puede inspirarle la práctica que le ha hecho diestro para desprenderse del globo, al acercarse a la tierra, por medio de una cuerda, y la felicidad con que ha salido de todas sus ascensiones.

Puede gloriarse el Sor. Flores de que solo un Gay-Lussac se ha elevado más que él; esto es a 25 mil 50 pies castellanos del nivel del mar. También debe gloriarse de haber hecho una ascensión tan feliz como prodigiosa bajo el Ecuador, siendo el punto de partida la falda de Pichincha, que es una de las partes más elevadas de la tierra. En fin,

(1) Como el de Pichincha, hacia donde lo impelió el viento

puede gloriarse de que el pueblo de Quito, después de algunas dudas y de naturales desconfianzas, ha quedado satisfecho de la habilidad y arrojo del feliz aeronauta, a quien deseamos en su peregrinación vida y salud y próspera fortuna.



No puedo sustraerme al deseo de reproducir uno de los capítulos de la obra intitulada «Al Margen de la Historia», del distinguido escritor ecuatoriano, señor don Cristóbal de Gangotena y Jijón, que se relaciona, precisamente, con estos vuelos y en el cual nos hace una magistral narración de cómo se preparaba el globo para la ascensión.

«PRESTIGIO DE LOS CALZONES

Del arte de los hermanos Montgolfier, Quito, en la época de este relato, no había presenciado aún ninguna muestra y apenas si se sabía aquí la existencia de los globos aerostáticos por haber'os visto pintados en algún diccionario enciclopédico, o, a modo de ilustración, en algún tratado de física.

Llegó un buen día, de tierras de la Nueva Granada, el sujeto que había de mostrarnos como se navega por el éter. En profusión de papeles, que se repartió por las calles de la población, anunciaba que un domingo próximo daría pruebas de su habilidad.

Juan José Flores, que así, como el Padre de la Patria, se llamaba el aeronauta, interesó grandemente la curiosidad proverbial, que, el día señalado para la ascensión, se reunieron en inmensa multitud en el Ejido. Era el mes de agosto, mes ventoso, si es que todos no lo son en esta tierra de pulmonías.

El globo debía partir a las diez de la mañana. El aeronauta no se cansaba, entre tanto, de recoger las pesetas que los curiosos de ver y conocer el globo, habían de aflojar antes de acercarse al artefacto, ya colgado de una potencia de madera en medio del llano.

Poco a poco, mediante una fogata encendida, bajo el aparato, fue hinchándose éste, y terminada la operación de llenarlo de gas, subió Flores a la canastilla, y libre el globo, a la sacramental palabra de ¡suelten! se elevó en el cielo diáfano, y los espectadores rompieron en estrepitosos aplausos.

Animado el títire por la ovación, quiso dar pruebas de su temeraria habilidad y, descolgando un trapecio en el vacío, se puso a hacer él mil peligrosas cabriolas.

Los vítores de entusiasmo público continuaban a rañar, pero el vocerío de la multitud iba haciéndose, para el aplaudido, menos grato: el viento arreciaba y, soplando de norte a sur, arrastraba al globo sobre la ciudad.

Apreciando el peligro, Flores se decidió a descender. Abrió, pues, las válvulas, y comenzó a bajar, pero siempre arrastrado por el viento insistente. Estaba ya sobre Quito, y, en su apurado trance, rogaba a todos los santos que le hicieran caer en sitio de donde saliera con los huesos sanos.

Sus plegarias fueron oídas, sin duda, pues vino a caer en lugar sagrado, dentro de los muros del monasterio de la Concepción, quebrantando así, puede decirse que con la ayuda del cielo, la monacal clausura de nuestro más antiguo convento de monjas.

Grande fue el susto de las timoratas siervas del Señor al ver caer aquello en el convento. Sospechando alguna treta de Satanás, la Madre Abadesa encerró a su grey en la sala de la Comunidad, pero como era preciso saber lo que era eso que del cielo había caído, para tomar las providencias del caso, venciendo los escrúpulos y remilgos monacales, Madre Santa Apolonia, dijo la Superiora, a una monjita de cara fresca y juvenil, que mal se avenía con las tocas.— Vaya a ver V. R. qué es aquello que nos ha caído aquí....

En fuerza de la Santa Obediencia, salió la monjita de la Sala, pero.... la cosa debía ser difícil de examinar, porque la Madre Santa Apolonia tardaba mucho....

Al fin, después de media hora larga, volvió a la Sala la Madre Santa Apolonia, conduciendo a Flores por delante.

Al ver que de un hombre de carne y hueso se trata-

ba, rodeóse la Comunidad del aeronauta, y allí, monjas, legas y sirvientas, acosaron, al tiempo, con mil preguntas, al aventurero aturdido.

¿Y cómo ha caído Ud. aquí? ¿Cómo subió Ud. por los aires? ¿Cómo en el globo? ¿Quién es Ud? ¿De dónde viene? A Flores no le dejaban tiempo de contestar....

En la monótona vida de un convento que es

Hoy como ayer
Mañana como hoy,
Y siempre igual....

suceso tan raro como un hombre llovido del cielo, no podía menos que alegrar un tantico aquellas existencias cansadas.

Las monjitas se esmeraron en agasajar a su celeste visitante antes de ponerlo de patitas en la calle: el aeronauta pudo decirse lo que el héroe de Cervantes:

Nunca fuera caballero
De damas tan bien servido,
Como lo fue Lanzarote
Cuando de Bretaña vino....

Como querían que Flores les explicara con todo detalle su ascensión, les narrara sus celestes aventuras, para ponerlo parlero, allí vinieron los exquisitos bizcochuelos, la copita de vino de misa, el refresco de agua de pitina, que sabe a gloria y las mil sabrosas golosinas que saben, como nadie, hacer las religiosas. El aeronauta comió de todo, bebió su refresco y su vino y habló mucho de aventuras ciertas e inventadas. Las castas esposas de Cristo le oían con la boca abierta y cuando hubo acabado el narrador, sintió cada una de aquellas cándidas almas, lo que un niño cuando concluye un cuento de hadas....

Siendo ya tarde, quiso retirarse el aeronauta llevándose su globo que, tendido en medio del patio, semejaba un gran zurrón vacío. Con la ayuda de los indios que trabajaban en la huerta del convento, Flores y su artefacto, pronto se vieron fuera de la clausura.....

Pasaron los tiempos, y las monjitas no olvidaban a su

intempestivo visitante, antes bien, faltas de otro tema de conversación, seguían hablando de él y comentando sus aventuras: en los anales de la Comunidad, Flores había hecho época.

Y la vida monacal seguía siempre su monótono curso, siempre gris....

Celebrábase en una de nuestras parroquias suburbanas la fiesta de uno de los infinitos santos a quienes festejan los priostes con cohetes, camaretas, voladores y demás artificios pirotécnicos. Desde que el aeronauta Juan José Flores hiciera su ascensión memorable en Quito, el uso de los globos de papel se había generalizado en tales fiestas. No tengo que decir que en estas no faltaron.

Las monjitas de la Concepción se hallaban en la recreación nocturna, en la Sala de comunidad, cuando corriendo, entra una lega y —Madres! Madres! grita desde la puerta— ¡Un globo!

Palabra mágica! Todas las religiosas se ponen en pie, y se precipitan a la puerta, pero una, la más joven y bonita, la Madre Santa Apolonia, con cara de mortal angustia, en que se trasluce una esperanza, pregunta anhelante: —Ese globo.... ¿es con hombre?*



Y no termina aquí esta clase de vuelos en aerostáticos. Muchos años más tarde, medio siglo después, nos visita el colombiano Solórzano y, desde el campo de El Ejido, intenta algunas veces efectuar vuelos, aunque no tienen el éxito que los curiosos esperan. Poco después se constituye una especie de sociedad formada por varios vecinos de la localidad que creen fácil empresa ésta; desgraciadamente, cuando se anuncia la exhibición y Alomía, el nuevo héroe, se dispone, después de muchas tentativas, a lanzarse a los espacios, el globo revienta y, así, terminan la empresa y el globo.

Finalmente, el año 1908, otro aeronauta colombiano, Domingo Valencia, ingresa al Ecuador por el norte y en

la ciudad de Ibarra hace su primera presentación, en setiembre del indicado año. La plaza de «La Merced» es el lugar del despegue. Una muchedumbre enorme contempla la serie de maniobras que se realizan para llenar el globo de gas, mientras el aeronauta, charol en mano, recorre el círculo de curiosos en demanda de un óbolo que le permita seguir su jornada de aventuras.

Terminados los preparativos, ordena se suelten las amarras y, rauda, se eleva casi perpendicularmente, alcanzando una altura aproximada de 500 a 600 metros. La multitud le aclama y el aeronauta corresponde con saludos desde su trapecio. Comienza el descenso lento y va a caer sobre un árbol a poca distancia del campo de despegue. Una exhibición más y decide visitar la Capital de la República y, para el efecto, dirige el siguiente telegrama al señor Director del diario capitalino «El Comercio»: «Anticipo saludo.— Esta empresa de aeronautas sigue ésa.— Devalencia».

Efectivamente, el 13 de octubre se presenta en Quito. Es un joven de 33 años y según manifiesta, ha recorrido las repúblicas de Venezuela y Colombia, efectuando unos 168 vuelos, en algunos de los cuales ha alcanzado la altura máxima de 2.500 metros. Se propone hacer algunos en esta Capital, para luego seguir a Guayaquil y hacer otras tantas presentaciones.

Primera ascensión.— Noviembre 3 de 1908.— En el hipódromo (Stadium actual) se congrega el público ávido de presenciar el vuelo. El trabajo de preparación, como se conoce, requiere paciencia y tiempo; al fin, sudorosos los individuos encargados anuncian que el globo está listo. El aeronauta empuña el trapecio que pende de unos cables y ordena se suelten las amarras: con una rapidez vertiginosa el globo se lanza a los espacios; el piloto emocionado se despide con un «¡Viva Colombia!». El tiempo apacible hace que la ascensión sea casi perpendicular, alcanzando una altura de 800 metros, aproximadamente. Comienza el descenso y va a caer en terrenos del cuartel «Yaguachi».

Para el domingo 22 del mismo mes, se anuncia otro vuelo, pero las condiciones atmosféricas hacen imposible su realización. El público numeroso que concurre al hipó-



El aviador chileno Clodomiro Figueroa, quien en 1914 vino al Ecuador con dos moneplanos.— El de la fotografía es uno de ellos.



El Sr. Cosme Rennella piloteando el avión «PATRIA I».—Fue el primer avión nacional adquirido por el «Aero Club Guayas de Tiro y Aviación», de Guayaquil.



dromo se siente defraudado y se retira. Al siguiente día, lunes, se lleva a cabo, pero la concurrencia es muy escasa, sin embargo se realiza el vuelo, que no tiene los caracteres del primero y el cronista lo califica de «cuasi satisfactorio». En esta segunda ascensión lanza volantes de propaganda de la casa «Urrutia & Gangotena» y otros de «Guía del Ecuador»: entendemos que estas han sido las primeras volantes que se han arrojado en el Ecuador desde el aire.

Poco después leva anclas con dirección a Guayaquil, en donde se presenta en diciembre del mismo año. Mala fortuna le acompaña en nuestro Puerto; pues la primera tentativa se posterga debido al temporal y, al llevarse a cabo el vuelo unos días después, lo hace con tan mala suerte que, cuando el globo ha alcanzado alguna altura, se revienta y, por fortuna, sale ileso el aeronauta.



AEROPLANOS

Allá, por el año 1911, se organiza en la ciudad de Guayaquil el «Club Guayas de Tiro», integrado por entusiasmas ciudadanos del Puerto; su labor tiene un sentido hondamente patriótico, pues se propone adiestrar a una buena porción de la juventud guayaquileña para la defensa nacional. Cabe mencionar que, entonces, todavía estuvo latente el incidente internacional con el Perú —uno de tantos— y esos fervores guardan estrecha relación con tales acontecimientos.

Como constantemente la prensa y el cable nos traen noticias respecto de los progresos de la aviación, el Centro, con visión exacta del porvenir, decide ampliar su programa y es cuando se transforma en el «Club Guayas de Tiro y Aviación». Esta adición, desde luego, no va ser un mero título, como todas nuestras cosas, no: decir y hacer es el lema de esta institución, a la que debemos llamar, con justicia, la **Precursora de la Aviación del Ecuador**.

Uno de los números de su vasto programa es la formación de una escuela civil de aviación y para realizar tan brillante proyecto, el Presidente del Club, señor Gerardo Durán Waige, propone y consigue que se envíe al señor Cosme Renella a Europa para que siga un curso de pilotaje, costado por el nombrado Centro. A mediados del año 1912 lo tenemos ya a Renella en la escuela Chiribiri Cía., de Turín, siguiendo sus prácticas de vuelo con magníficos resultados. No le faltan oportunidades de demostrar lo que sabe: en Pisa se lleva a cabo un concurso aeronáutico y allá concurre; son 25 aviadores, entre los que figuran 6 peruanos y 3 argentinos.

Contemporáneamente con estos sucesos llega a nuestro Puerto el ciudadano chileno señor Eduardo Molina Lawin: noviembre de 1912. Trae consigo un aparato «Farman», dotado de motor Gnome de 50 HP., y se propone hacer algunas exhibiciones en dicha ciudad. Después de los preparativos de rigor, se fija el 24 del indicado mes para el primer vuelo.

Los terrenos del Jockey Club han sido elegidos para campo de aterrizaje y allá se encamina, por todos los medios, una gran muchedumbre que tiene ansias de presenciar el primer espectáculo de este género en el Ecuador (eh globos ya se habían hecho repetidos vuelos en todo el país). Los curiosos llenan el campo y no quieren perder un detalle; siguen paso a paso hasta la más insignificante maniobra que ejecuta el piloto para colocar su aparato en línea de vuelo. Finalmente, a la cabina y arribal Emoción, entusiasmo indescriptibles; los espectadores de pie aplauden al aviador y éste desde los aires contesta a las demostraciones de simpatía. Aterrizaje perfectamente y de inmediato se prepara para el segundo vuelo que lo lleva a cabo junto con el Mayor Julio E. Jáuregui, uno de los jefes de guarnición en esa plaza. El vuelo es un poco más prolongado y termina felizmente.

Ya la muchedumbre se dispone a abandonar el campo, cuando alguien anuncia un tercer vuelo. En efecto aparece en la pista el aviador acompañado del señor Leonardo Sotomayor y Luna. Todo listo, el avión despega, pero con mala suerte; pues, al comenzar el decolaje y

cuando el avión va tomando altura, su tren de aterrizaje roza en unos alambres telefónicos y se viene al suelo con sus ocupantes: afortunadamente ni piloto ni pasajero sufren lesión alguna, aunque el aparato tiene algunos desperfectos susceptibles de reparación.

Unos días después el piloto chileno se despide del Ecuador, dirigiéndose al Perú.

En Italia, mientras tanto, el señor Renella, obtiene su brevet de piloto civil y, a poco, desde Génova, anuncia su regreso a la Patria; antes, hace escala en Panamá. En enero del año 1913 llega a Guayaquil acompañado de los dos primeros mecánicos de aviación, señores Guillermo E. Maldonado y Fernando Cueva.

Como se halla en trámite el negocio del avión en Europa, el Club decide enviarlo nuevamente a Italia con el objeto de «escoger, probar y vigilar» la construcción de un aeroplano (aunque éste ya había sido negociado por nuestros cónsules, adquisición que, por supuesto, no satisfizo al Centro, por cuanto aquellos apoderados no cumplieron sus instrucciones y compraron el aparato a un aviador italiano Ramazolto, en la suma de 17.500 liras, en lugar de hacerlo a la misma casa Chiribiri, donde se brevetó nuestro aviador Renella). El hecho es que, antes de que se efectúe el viaje, el Club cree oportuno presentarlo al señor Presidente de la República don Leonidas Plaza G., y para el objeto designa una comisión integrada por su Vicepresidente, señor Alberto Aragón M. y el propio Renella.

El Primer Magistrado, al recibirles, les halaga con un apoyo económico, aunque muy escaso, si se toma en cuenta lo que requiere el sostenimiento de una escuela de aviación que se organiza: adquisición de material de vuelo, repuestos, talleres, hangares etc., etc.

He aquí la comunicación dirigida al Presidente del Club por el Presidente de la República:

«Presidencia de la República.— Particular.— Quito, a 24 de enero de 1913.— Señor Presidente del Club Guayas de Tiro y Aviación.— Guayaquil.— Muy señor mío:— Acuso a usted recibo de su atento oficio de fecha 15 del presente, al cual tengo el agrado de responder después de haberme informado detenidamente de su contenido.

He recibido, como se merece, al joven e importante aviador nacional señor Renella y al Vicepresidente de ese Centro, señor Aragón, y he prestado toda la atención del caso a tan importante comisión; como fruto de ello, se ha dado ya las órdenes del caso, para que sean entregados a ese Club los \$ 8.000 que le están destinados en el Presupuesto Nacional, para el fomento de sus labores.

Confío que en el decurso del presente año, será establecida en el Ecuador la «Escuela Militar de Aviación», aprovechando los conocimientos del señor Renella; pero esta empresa siempre requiere algún estudio, pues no se puede hacer una instalación de esa magnitud y trascendencia, sin calcular todas las posibilidades posibles para el éxito; además, es menester consultar el presupuesto de ingresos durante los primeros meses, para acometer cualquier gasto fuera de los comunes y de imperiosa necesidad.

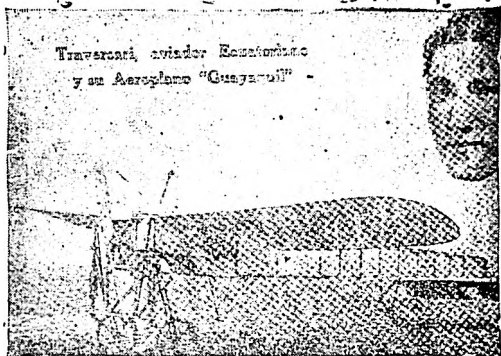
Termino esta comunicación enviando a ese valioso centro mi más sincero aplauso por su entusiasmo y sus notables labores en beneficio del progreso de la Patria.— De Ud. atto. y S.S. (f) Leonidas Plaza C.»

Es preciso dejar constancia de que este formal ofrecimiento no fue cumplido; las razones de Estado para negar esta pequeña asignación, no conocemos.

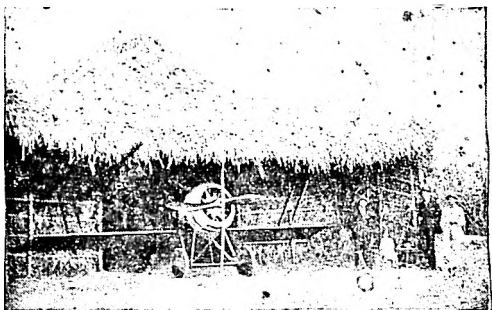


Al fin, el 29 de setiembre de 1913, a bordo del vapor «Ecuador», llega el avión adquirido por el Club; un monoplano tipo «2 Dalmistro», con motor de 50 HP. El 8 de octubre del mismo año tiene lugar la ceremonia del bautizo: denominásele «Patria I»; bendice el aparato Monseñor Riera, Obispo de Guayaquil y son nombrados padrinos el señor don Leonidas Plaza G., Presidente de la República y doña Avelina Lasso de Plaza, en cuya representación actúan don Carlos Gómez Rendón y la señorita Enriqueta Valenzuela Plaza; don Lautaro Aspiazu y su señora, representada ésta por la señorita Mélida Maldonado Carbo.

Terminada la ceremonia, el aviador Renella decola des-



El Teniente Pedro Traversari y el avión «Guayaquil», reconstruido por él mismo.



El «Telégrafo I» en la ciudad de Ibarra. Hangar improvisado por el Capitán Pedro Traversari.

de los terrenos del Jockey Club y, luego de hacer pequeñas maniobras a una altura aproximada de 120 mts., aterriza sin novedad; de inmediato pretende efectuar otro vuelo, pero, menos afortunado. A poco del despegue, al tratar de hacer un viraje, cae en terrenos de la hacienda La Saiba, a consecuencia de la cual sufren algunos desperfectos la hélice, el tren de aterrizaje y aún el motor. Reparado el avión, se presenta nuevamente el 19 de octubre para realizar un nuevo vuelo; pero tiene otro accidente que motiva el destrozo del aparato y obliga al Club a embodagarlo mientras se provee de fondos para una nueva reparación.

Renella, a raíz de estos acontecimientos, se embarca rumbo a Europa. En Italia le sorprende la conflagración mundial del año 1914; inmediatamente se incorpora a la aviación de ese país y muy pronto se coloca entre los «ASES» de la guerra aérea por su actuación valiente.

El año de 1914, visita al Ecuador el aviador chileno Clodomiro Figueroa P. trayendo dos monoplanos: uno, monoplaza, denominado «Tucapel», con motor Gnome de 50 HP.; el otro monoplano «Bleriot», biplaza, de 80 HP. y denominado «Valparaíso».

En el campo del Jockey Club de Guayaquil, se presenta el aviador con sus dos aeroplanos y, ante enorme concurrencia, emprende el primer vuelo en el «Tucapel», sufriendo un accidente a causa de un desperfecto ocurrido en el motor durante el vuelo y por el cual se daña la máquina. Llama la atención del público concurrente, el valor demostrado por este piloto que a raíz de la caída, se dirige inmediatamente a su otro monoplano y realiza en él algunos vuelos sobre el campo. Entre otros, lleva como pasajeros a los señores Leonardo Sotomayor Luna y don Enrique Gallardo Nieto, Secretario, este último de la legación chilena.

Dos años después en 1916, llega a Quito un individuo de apellido Durán, que se dice aviador peruano y a quien le hace empresa en su aventura, un matrimonio francés de apellido Laschard.

En el teatro «Sucre», de Quito, exhibe primeramente un avión, cuyo motor hace funcionar con el fin de explotar al público. Luego, después, contrata con el señor César

Mantilla la realización de varios vuelos, en el hipódromo de su propiedad, que podía adaptarse para campo de emergencia.

Como se trata de una farsa, recurre a la fuga, dejando a los contratistas comprometidos y ocasionándoles algunas pérdidas. Por fin, los propietarios de este avión, se ven en el caso de destrozarlo, conservando únicamente el motor, que más tarde es adquirido por el Teniente Pedro Traversari, quien, a su vez, llevándolo a Chile, cambia con otro, con el cual construye un aparato al que le denomina «GUA-YAQUIL» y en el cual, poco después, realiza un vuelo en nuestro Puerto.

En junio de 1920 tiene lugar su primera prueba, en la ciudad de Guayaquil, para lo cual, previamente, se procede al bautizo. Actúan como padrinos, entre otros, los siguientes señores: Doña Elvira Campi de Yoder, don Enrique Baquerizo Moreno, el Excmo. señor Ministro de Chile, don Víctor Eastman Cox, representado por el señor Francisco Jiménez. .

Inmediatamente después del bautizo, el piloto Traversari se propone hacer algunos vuelos; fatalmente, en uno de los primeros, habiéndose elevado hasta cierta altura, al tratar de efectuar un viraje, se para el motor y se viene al suelo estrepitosamente, destrozándose por completo el avión y quedando el aviador gravemente contusionado.

Por poco le cuesta la vida esta temeridad, que no era otra cosa, pero cumplió uno de sus sueños.



EL TELEGRAFO I

En realidad, los intentos llevados a cabo hasta esta fecha, sólo hablan podido dar la idea de lo que es un vuelo, pero no habían hecho sentir la emoción indescriptible, el delirio que Liut supo inspirar a bordo del histórico Telégrafo I.

A sus antecesores no puede negárseles el título de Pre-

cursores de la Aviación Ecuatoriana; mas, por justicia, es preciso reconocer que sólo a partir de los raids soberbios de Liut y Guicciardi, el Gobierno y el pueblo se dieron cuenta de lo que era la Aviación y lo que podía llegar a ser en el Ecuador.

El vapor italiano «Ansaldo», arriba a Guayaquil el 29 de julio del año 1920 y nos trae este aparato que había de cruzar, pocos meses después, y el primero, la cordillera de los Andes. Es tipo Henriot, con motor rotativo de la casa Le Rhone, de 9 cilindros y de 110 HP.; fue adquirido en Italia por los señores Castillo, propietario del diario «El Telégrafo».

El 8 de agosto del mismo año, en el campo del Jokey Club de Guayaquil, se procede al bautizo del avión; un público inmenso llena las tribunas y el señor Presidente Electo, doctor don José Luis Tamayo, preside la ceremonia, haciendo, al mismo tiempo, de padrino junto con su señora esposa, doña Esther Concha de Tamayo y con los siguientes concurrentes: señor don Alfonso Roggiero, Cónsul General de Italia y señora Victoria Benítez de Roggiero, a quien la representa la señorita Carlota Illingworth Icaza; señor don Lorenzo Tous y señora María Cordero de Tous y señor doctor Manuel Tama, representado por el señor Adolfo Zohrer y la poetisa señora María Piedad Castillo de Levy.

El señor José A. Castillo, Director del diario ya expresado, ofrece la manifestación con el siguiente discurso:

«Os he congregado en este lugar para que asistáis a un acto trascendental de nuestra vida nacional. Aquí, junto a esta máquina aérea y a estos oficiales del Real Cuerpo de Aviación Italiana, va a sembrarse en el alma patria la semilla de una nueva inquietud: la inquietud de volar.

Y ha querido la fortuna que sea «El Telégrafo», quien señale la nueva senda y despierte el dormido entusiasmo. Altos ideales nos guían y buena prueba de ello es la forma cómo la ciudad ha respondido a nuestra iniciativa, que puede compendiarse así: En el deseo de contribuir, según la medida de nuestras fuerzas, a la gran obra del progreso del país y su engrandecimiento, por medio de uno de los más grandiosos inventos del ingenio humano, concebimos la idea, que es hoy una hermosa realidad, de adquirir un bi-

plano del tipo más adaptable a nuestras conveniencias y necesidades y de la mejor factura industrial, y traer un aviador y un mecánico profesionales para iniciar la navegación aérea nacional y estimular así la creación de una escuela aeronáutica, dedicada a la defensa de nuestro territorio y de la integridad de la Patria.

«El Telégrafo I», cuyo vuelo váis a presenciar —conducido por Elia Liut, uno de los pilotos más diestros y audaces del ejército italiano— ha sido puesto bajo la protección del señor Presidente Electo y demás distinguidos caballeros y respetables damas que lo apadrinan, con el único fin de prestigiar este acto, que aunque reviste la mayor sencillez, promete ser fecundo en resultados de trascendental significación e importancia para la República.

Hagamos, pues, votos porque así sea, y mientras tanto, con la satisfacción del deber cumplido, como miembros de la prensa y ciudadanos ecuatorianos, séanos permitido manifestar a cuantos se dignan escucharnos, nuestro reconocimiento sincero por haber contribuido con su presencia a realizar este triunfo del esfuerzo individual y pedirles que nos acompañen a ofrecérsele a la Patria con un triple: ¡Viva el Ecuador!

A continuación toman la palabra el señor Presidente Electo y la señora María Piedad Castillo de Levy. Luego se reparten tarjetas conmemorativas y el aparato es arrastrado hacia uno de los extremos del campo: a las cuatro y cuarenta y cinco minutos de la tarde inicia su primer vuelo, en rápida ascensión trepa hacia los 1.800 m., y comienza el diestro piloto a hacer acrobacia. El público del stadium y de la ciudad, extático ante este nuevo y soberrano espectáculo, único hasta entonces, grita, palmea en un delirio de entusiasmo indescriptible. Cuando aterriza, Liut es llevado en hombros hasta el palco en donde está el Presidente Electo, las autoridades, damas y caballeros; la señorita María E. Reyes, del Centro Feminista «La Aurora», le hace la ofrenda de un precioso ramillete de flores.

Pocos días después se realizan otros vuelos y finalmente se inicia el recorrido triunfal que termina en Cali. Cada vuelo es una apoteosis para los pilotos Liut y Guicciardi; millares y millares de concurrentes aplauden, saltan emocionados al contemplar el espectáculo grandioso.

Primera etapa: Guayaquil—Cuenca

«Los grandes raids, en verdad, entrañan gravísimos peligros; pero cuando los aviadores tienen absoluta necesidad de trasmontar los Andes, la hazaña se convierte en temeraria. El aire enrarecido del espacio sin límites, las encontradas corrientes y los vacíos que se encuentran, especialmente en las alturas tropicales, hacen mucho más arriesgados los largos vuelos. De ahí que el que vamos a describir tiene para la historia de la aviación ecuatoriana imponderable valor, tanto más cuanto que el piloto desconocía absolutamente las rutas y las condiciones atmosféricas».

El 4 de noviembre, a las nueve y treinta minutos de la mañana, Liut entra en la cabina, pocos minutos después decolla y toma ruta hacia Cuenca. La muchedumbre que está presente en el campo del Jockey Club a despedirle, sigue hito a hito al aparato hasta cuando definitivamente, envuelto en bruma, desaparece a la vista.

Liut es portador de un mensaje que «El Telégrafo» dirige a la Capital azuaya, con motivo del aniversario de su emancipación política.

La distancia de 115 Km. es cubierta en dos horas y once minutos. Una multitud enorme le espera en el campo de «Jericó», escogido para el aterrizaje y cuando llega, es conducido en hombros hasta su alojamiento: los vítores repercuten triunfalmente en las colinas del Azuay.

Segunda etapa: Cuenca—Riobamba

19 de noviembre. Guicciardi pilotea la máquina. Diestro aviador, como Liut, sin vacilaciones se remonta hasta los 5.400 m. y atraviesa la cadena de las nieves perpetuas. Llega a Riobamba después de una hora y cinco minutos, en un recorrido de 173 Km.

El pueblo riobambeño le tributa también un recibimiento soberbio, le colma de flores y le declara su huésped de honor.

Tercera etapa: Riobamba—Quito

Liut quiso realizar este vuelo para saludar a Quito, LUZ DE AMERICA, desde la cumbre de los Andes.

La mañana del 28 de noviembre de 1920, la ciudad está inquieta, febricitante; un cordón interminable de gente va en peregrinación al campo de Iñaquito, en donde debe aterrizar el avión; todos se preguntan la hora de salida del aviador desde la Capital del Chimborazo y cuando alguien susurra que ha decollado ya, esa ola humana se retuerce de inquietud y atisba anhelante el espacio infinito. Cuando ha transcurrido una hora y once minutos de la noticia de partida que recibieran, alguien que ha divisado primero el aparato lanza un grito y las miradas de millares de ciudadanos siguen la dirección de aquel que viera primero la silueta de «El Telégrafo I», que en verdad llegaba.

Después de hacer algunas evoluciones, toma pista y aterriza. El pueblo se desborda y sacando de la cabina al piloto «Triunfador de los Andes», le lleva en hombros hasta el automóvil que debe conducirlo a su alojamiento; a su paso la muchedumbre le aclama delirantemente y le proclama el «Cóndor de los Andes». El mecánico del aparato, señor Giovanni Fedeli, participa también de estos triunfos muy merecidamente.

Este último raid es la culminación de todo. El Gobierno decide definitivamente organizar una Escuela Militar de Aviación, para lo cual contrata al aviador Elia Liut. Toda la nación apoya estos propósitos y quiere contribuir para hacer de este bello proyecto una realidad.

El 16 de diciembre del mismo año, el señor Ministro de Guerra y Marina, don Octavio G. Icaza, reúne en los salones de su Departamento a los siguientes señores Oficiales: Generales Rafael Almeida Suárez y Moisés Oliva; Coroneles Juan F. Orellana, Angel I. Chiriboga, Secundino Velásquez, José A. Triviño y Carlos Salvador; Comandantes Héctor Icaza, Filemón Borja, Nicolás Santos, Bartolomé Vinelli, Miguel A. Fernández C., Augusto Yépez R., César B. Vizuite, Alejandro Solís O., Vicente M. Bravo, Luis F. Castrillón, Vicente M. Saona, J. Eloy Torres P. y Luciano Terán. La convocatoria es con el objeto de cruzar ideas para resolver respecto de la intervención del ejército en el próximo meeting pro-aviación que debe realizarse pocos días después, en el Campo de Marte.

Se forma un Comité con este personal, el cual acuerda,

en primer término, nombrar una comisión a fin de que, junto con el aviador Liut, soliciten a su Majestad LUCRECIA I, su cooperación para el festival que se prepara; luego después invitan a los Presidentes de todos los Centros Sociales de la Capital y miembros de la Prensa.

La Soberana de la Belleza, acepta de inmediato la invitación y promete organizar con sus Damas de Honor cinco grupos que deben recorrer la ciudad colocando cucardas; además lanza el siguiente Decreto que es el pre-aviso para todos los patriotas:

LUCRECIA I

**A los habitantes de la muy noble y leal Ciudad
de Quito, en honor y pro de la
ESCUELA DE AVIACION**

NOS, disponemos que todos los habitantes lleven cucarda tricolor pro Aviación, en los días 16, 17, 18 y 19 de los corrientes, divisa que servirá para presenciar el vuelo del intrépido «Cóndor Andino» en nuestro Campo de Marte, el día domingo próximo, todo por la unión, concordia y engrandecimiento de la NACION ECUATORIANA.

EL EJERCITO queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

DADO en Quito, Capital de la República, a diez y seis de diciembre de mil novecientos veinte.

LUCRECIA PEREZ CHIRIBOGA.

El aviador Liut, alma de este movimiento, realiza un vuelo y desde los aires lanza millares de hojitas con las siguientes leyendas:

«LA PATRIA NECESITA DEFENSA.

La Patria necesita del esfuerzo y del óbolo de sus hijos para defenderse.

¿Eres patriota?



Si lo eres, debes prestar tu apoyo en cualquier forma para la fundación de la ESCUELA NACIONAL DE AVIACION.

Este es hoy un ideal que parecía imposible.

Mañana debe ser una realidad patriótica.

La Patria necesita de defensa. No lo olvidemos».

«PUEBLO DE QUITO

El domingo próximo, a las nueve de la mañana, el intrépido piloto Elia Liut realizará el gran vuelo, ejecutando todas sus prodigiosas hazañas.

Todo el mundo al Campo de Marte, con la escarapela patriótica.

El Aéreo Club del Ecuador».

El entusiasmo, con todas estas gestiones, crece por momentos; no se habla de otra cosa que de la Aviación y Liut se constituye en ídolo de la ciudad.

Los pueblos del Norte que todavía no habían podido gozar del espectáculo, reclaman insistentemente el vuelo a sus Capitales. Los empresarios, una vez realizados los trabajos de preparación de campos de aterrizaje, etc., fijan el 9 de febrero del año 1921, para el raid **Quito—Ibarra**. Guicciardi lo lleva a cabo y aterriza en uno de los potreros de la hacienda «Azaya».

Estaría por demás hablar de las manifestaciones de simpatía y admiración de que es objeto el aviador.

De la Capital de Imbabura, parte a Tulcán, el día 16 del mismo mes, a las 10 a.m.; a consecuencia del mal temporal se ve obligado a aterrizar en uno de los potreros de la hacienda «El Vínculo», situada en las inmediaciones de la población de San Gabriel. Los habitantes de esta ciudad, felices por el acontecimiento que les permite conocer el aparato y saludar al piloto, en el corto tiempo que permanece Guicciardi, le agasajan como pueden y le facilitan gasolina para su motor. Llega a Tulcán a la una y treinta minutos de la tarde del mismo día, sin novedad. Como en todas partes aclamaciones, flores y champagne.

De esta ciudad, el mismo Guicciardi, el 6 de marzo de 1921, emprende el vuelo dirección a Pasto, Capital de

Departamento de Nariño, en Colombia. Treinta y cinco minutos bastan para cubrir la distancia.

El 21 de abril del mismo año, vuela hacia Cali y en dos horas y veinte minutos cubre la distancia. «El Relator» de Cali dirige a «El Telégrafo» de Guayaquil, el siguiente mensaje: «Entre delirantes aclamaciones, nunca presenciadas, acaba de aterrizar el audaz Guicciardi en el biplano «Telégrafo I». Empleó dos horas, veinte minutos en el viaje de Pasto a Cali. Record magistral, ha desatado una ovación gigantesca. Felicitamos al señor Don José A. Castillo que con su glorioso biplano engrandece así el cielo americano que es asilo de la Humanidad».

Es el final del recorrido triunfal del célebre aparato; de Cali es embarcado el avión a Guayaquil, por cuenta del Gobierno, quien es el nuevo propietario de la máquina, galantemente ofrecida por los señores Castillo. Por supuesto que, para ponerla al servicio, requiere su reconstrucción total.



Contemporáneamente con los acontecimientos narrados, en Quito, los señores Pedro Freile, Salvador Bucheli y Rafael Tobar, que habían adquirido en Francia un avión tipo «Spad», al que se le denominó «QUITO I», ultiman los preparativos para la realización del primer vuelo, pero los inconvenientes surgen por doquier.

Se pretende hacer pilotar esta máquina a los aviadores ecuatorianos Pedro Traversari I. y Alberto Suárez Dávila, recientemente llegados de la República de Chile; más, el Ministerio de Guerra, con mucho criterio, se opone a esta prueba, alegando, muy justamente, la falta de entrenamiento de los pilotos que podían fracasar en su intento. Se complacería, añade, que fueran sus connacionales quienes volaran en este aparato, pero estima prudente aplazar dicho vuelo, hasta que los pilotos estén en mejores condiciones o por lo menos seguros de que el motor funcione perfectamente bien.

Por ese tiempo se encuentra en la Capital de la República el señor Capitán americano N. Windsor y éste, sa-

biendo que el Municipio de Riobamba había ofrecido una gratificación de 5.000 sucres al primer piloto que arribara a dicha ciudad, solicita autorización a los propietarios del avión para llevar a cabo el raid, adelantándose a «El Telégrafo I» que estaba ya en Guayaquil. Por diferentes circunstancias no le es posible realizar el vuelo tan ansiado y el «QUITO I» continúa en inacción.

Más tarde, el 11 de diciembre, el aviador Feruccio Guicciardi, pretende volar en este aparato, mas apenas consigue levantarse pocos metros del suelo; la máquina no responde y tiene que desistir de su empeño; otra era la víctima a quien aguardaba este pícaro avión.



PRIMEROS PASOS HACIA LA ORGANIZACION DE LA AVIACION EN EL ECUADOR

El aviador señor Elia Liut, objeto de las atenciones sin-cuento tributadas por el pueblo ecuatoriano, apasionado por la Aviación, se aprovecha de estos entusiasmos y, mediante bien encaminadas gestiones, consigue de varias colonias extranjeras y entidades nacionales, la donación de varios aviones, con los cuales establece en la población «Eloy Alfaro» (Durán) el primer campo de aviación, al que se le denomina «El Cóndor». Los azucareros de la Costa obsequian un hangar para este aerodromo.

Los aviones en referencia son: un Salm, con motor Fiat; un Aviatie, con motor Le Rhone; un S.V.A-10, con motor SPA-6A, de 220 HP.; un hidro Macchi, con motor Issota Fraschini, de 160 HP., y un Henriot (Telégrafo I) obsequiados por la Colonia Siria, los Universitarios de Guayaquil, la Colonia Italiana, la Colonia China y la Empresa «El Telégrafo», respectivamente.

Todo este material —no flamante— es reparado en Europa para el despacho al Ecuador y, según los informes presentados por los pilotos Liut y Tullio Petri (este último vino al Ecuador conduciendo este material), las cuatro máquinas primeramente nombradas, son de magníficas carac-



1928.—Aparatos en «Línea de Vuelo» en el Aeródromo
«El Cóndor», de Durán.

terísticas y se encuentran en buenas condiciones de servicio. En cuanto a «El Telégrafo I», tiene que ser reparado totalmente, cambiándole desde el motor hasta el entelado de las alas y fuselaje.

En la Capital de la República francesa, mientras tanto, nuestro Ministro señor Dorn y de Alzúa, firmaba el siguiente contrato con el Gobierno francés:

«Art. 1º— A propuesta del Gobierno del Ecuador presentada al Encargado de Negocios de Francia en Quito, el Gobierno francés decide enviar al Ecuador una Misión Militar Aeronáutica.

Esta Misión se compondrá de: Un Oficial Piloto de Avión, y un Mecánico de Aviación.

Art. 2º— El rol de la Misión Francesa es el de crear y organizar una Aviación Militar en el Ecuador, formando Pilotos y Mecánicos.

Los primeros esfuerzos de la Misión se dirigirán en primer lugar a la creación de una Escuela de Pilotaje y a la constitución efectiva, por medio del material importado de Francia, de una Primera Escuadrilla Ecuatoriana.

Los esfuerzos, los estudios y los trabajos que se desarrollarán serán en perfecto acuerdo entre el Ministro de Guerra Ecuatoriano y el Jefe de la Misión Francesa.

Art. 3º— Si durante el desenvolvimiento de los trabajos de la Misión Aeronáutica, el Gobierno Ecuatoriano estimare necesario introducir ciertas modificaciones en su composición, tales modificaciones serán objeto de anexos al presente contrato.

Art. 4º— En lo que concierne al material, el Gobierno Ecuatoriano se compromete a dirigirse únicamente al Ministerio francés. El primer pedido de dos aparatos Salmson está actualmente en curso.

Art. 5º— La Misión Militar Francesa dependerá del Ministerio de Guerra del Ecuador. Al Jefe de tal Misión se le consultará obligatoriamente, pidiéndole su opinión sobre todas las cuestiones relativas a la organización y desenvolvimiento de Aviación Militar, marítima, postal y comercial en el Ecuador.

Art. 6º— El personal de la Misión Francesa de Aeronáutica estará a disposición del Gobierno Ecuatoriano por

el período de un año a contar desde su llegada a Quito.

Art. 7º— El sueldo mensual de los miembros de la Misión Francesa de Aeronáutica, será el siguiente, debiendo ser pagado por el Gobierno del Ecuador. Oficial Piloto fs. 4.000; Mecánico del avión fs. 3.000. Los sueldos serán pagados por el Gobierno ecuatoriano en moneda local, siguiendo el curso del cambio.

El tiempo comenzará a correr para el sueldo, desde el día de la salida de Francia y será pagado mensualmente por adelantado el primero de cada mes.

El personal de la Misión no recibirá asignación alguna del Presupuesto de la Guerra de Francia durante todo el tiempo en que estuviera sometido el presente contrato. Recuperará sus derechos a las asignaciones en la fecha en que desembarque en Francia a la expiración de su contrato.

Art. 8º— Antes de salir de Francia los miembros de la Misión recibirán por intermedio del Ministro del Ecuador en París:

- 1.— El valor del transporte de París a Quito para ellos y sus familias: en primera clase para los oficiales y en segunda clase para el personal no oficial;
 - 2.— Una indemnidad fija de tres mil francos por oficial y dos mil francos para los individuos de tropa, destinada a cubrir los gastos de viaje (bagajes, equipaje, alimentación, etc.) de París a Quito;
 - 3.— El valor de los dos primeros meses del sueldo anual.
- Para el regreso a Francia, sea a la expiración del contrato, sea en uno de los casos contemplados en los artículos 10, 11, 12 y 13, los miembros de la Misión recibirán antes de su salida de Quito:

- 1.— Los gastos de transporte de Quito a París, la indemnidad señalada en el párrafo 29 de este artículo;
- 2.— Tres meses de sueldo descontables a partir del día de su salida de Quito.

Art. 9º— Serán de cuenta del Gobierno ecuatoriano todos los gastos de transporte en el interior del Ecuador de los miembros de la Misión Francesa de Aeronáutica, siempre que su movilización sea motivada por razones relativas al servicio de la Misión.

Art. 10º— El contrato podrá rescindirse en lo que

concierne a los miembros de la Misión, pero solamente después de un acuerdo entre los dos Gobiernos y en los casos siguientes:

- 1.— Enfermedad o cualquier otro motivo grave que coloque al interesado en la imposibilidad de hacer sus servicios por lo menos durante tres meses consecutivos o de continuar sus funciones.

La constatación de los casos de enfermedad se hará por medio de los médicos designados, el uno por el Encargado de Negocios de Francia en el Ecuador y el otro por el Ministerio de Guerra de esta República.

- 2.— Motivos disciplinarios a propuesta de uno o de otro de los Gobiernos y después de un acuerdo entre ellos.

La rescisión del contrato se le notificará al interesado por el Representante del Gobierno francés que fijará el día de salida de aquel que debiera regresar a Francia. Tal día se considerará como fecha de la rescisión, conservando en todo caso el oficial sus derechos a las indemnidades previstas en el artículo 8° del presente contrato.

Art. 11.— En caso de enfermedad, accidente o muerte sobrevenidas mientras el personal de la Misión estuviese a disposición del Gobierno ecuatoriano, tal Gobierno tomará a su cargo todos los gastos medicales y farmacéuticos y llegado el caso los de inhumación. Igualmente se compromete a reembolsar al Gobierno francés el capital de la renta acordada a los interesados o a quienes tuvieren derecho, observando la legislación militar francesa sobre las pensiones. En caso de fallecimiento, el transporte del cuerpo de Quito a Francia, correrá a cargo del Gobierno ecuatoriano, el que igualmente asegurará el regreso a Francia de la familia, en las condiciones del artículo 8°.

Art. 12.— En caso de movilización del Ejército francés, el Ministro de la Guerra francés tendrá la facultad, si lo juzga útil, de llamar al personal de la Misión, por intermedio del Encargado de Negocios en Quito. En tal caso, el Gobierno ecuatoriano deberá licenciarlos sin retardo.

Art. 13.— En caso de guerra del Ecuador con una potencia cualquiera, el personal de la Misión Militar Francesa no tomará parte en las operaciones de la guerra sin

una autorización de los dos Gobiernos ecuatoriano y francés. Y en el caso de que por tal estado de Guerra, el Ecuador deseara rescindir el presente contrato, será libre de hacerlo, con la condición de dar a los miembros de la Misión una indemnización igual a un mes de sueldo anual acumulándole además las indemnizaciones previstas en el artículo 8°.

París, 27 de diciembre de 1920»



En el mes de marzo se incorpora al Ejército del Ecuador el aviador francés, Teniente Marc Guitenny, lo mismo que el mecánico André Janin, quienes forman la Misión Militar Aeronáutica, de acuerdo con el contrato transcrito.

Al poco tiempo de su arribo a la Capital, comienza a preparar el avión «Quito I», ayudado por su mecánico; cuando el pequeño aparato se halla en buenas condiciones y ha efectuado vuelos de comprobación, se fija para el 15 de mayo de 1921, la prueba oficial, para la cual se hace un llamamiento al público.

Esa mañana, una muchedumbre enorme acude a presenciar el vuelo que promete ser interesante; pues se presume que el piloto francés es bueno.

Cerca de las diez de la mañana decolla y poco después regresa con miras de aterrizar para hacer otros vuelos con pasajeros; desgraciadamente, cuando ha tomado pista nota que ésta le viene estrecha y que, además, por la aglomeración del público, le es difícil maniobrar en ningún sentido; pero de esto se da cuenta cuando ha sentado ruedas: demasiado tarde. Ante lo irremediable, decide seguir la misma dirección y va a estrellarse contra un automóvil que se encuentra en uno de los extremos del campo y ocupado por la familia Tobar Angulo, coopropietaria del avión. Felizmente el piloto sufrió sólo ligeros golpes, pero se destrozaron tanto el automóvil como el «Quito I».

Un viejo refrán reza: «Date fama y échate a la cama». Bastó este accidente para que todo el mundo comenzara a

desconfiar de Guitenny y, él mismo, parece que se desconcertó o tuvo mala suerte en el Ecuador. Es lo cierto que casi todos sus vuelos terminaron de igual modo.

Al día siguiente de este fracaso, el piloto, muy cortesmente por cierto, pidió excusas por la prensa y dió algunas explicaciones para determinar las causas del accidente; encarecía al pueblo de Quito dejar libres las pistas y le consolaba con un ofrecimiento de un raid Guayaquil—Quito, que lo realizaría pronto en uno de los aviones Salmsom, recientemente llegados de Francia, como parte integrante del contrato ya citado.

Efectivamente, poco tiempo después parté a Guayaquil a entrenarse en las flamantes máquinas para cumplir su oferta del raid a la Capital. Después de postergaciones sucesivas y de largas demoras, en uno de los vuelos que realizara en el Puerto, a consecuencia de un mal aterrizaje, destroza uno de los Salmsom.

El Gobierno, que tiene por delante un contrato desventajoso, cree del caso suspender toda actividad de vuelo al piloto francés, por temor a un nuevo accidente. La prensa, especialmente, comienza a combatirlo y a pedir la cancelación del contrato, en cualquier forma.

Como se han terminado ya las negociaciones con la Misión Militar Italiana que próximamente debe arribar al Ecuador y en el cual viene un numeroso personal de Aeronáutica, se le deja vejetar en espera de que termine el contrato por sí solo y evitar dificultades..

EPOPEYA DE LAS ALAS

A MI HIJO RICARDO, FUTURO AVIADOR

El campo de aviación.... Y allí, en el campo,
lo fatal y la negra mala suerte,
el avión, el piloto,
y —al hombro la guadaña—, ella: la muerte....

Sube el piloto.... La hélice está loca....
Corre el avión.... Arranca de la vega,..
Prepárate, aviador.... Y abre la boca,
que el viento helado de ultratumba llega....

Miedo de morir....? Jamás.... Por qué el desaire
al destino que todo lo destina....?
Lo mismo es en la tierra que en el aire
y en el agua marina....
Mortajas son, mortajas —tan mortaja—,
la llamarada de la gasolina,
la espuma de los mares
y las capas del viento....
Nada importa morir —cuando se es hombre—,
en cualquier elemento....
Nada importa morir —cuando se es hombre—
Que la muerte, enemiga del pseudónimo,
siempre pone la firma con su nombre....

Tragedia de las alas....? Epopeya....
La máquina en su ser se descontrola....
De cabeza, a matarse contra el suelo,
contra el cuerpo de la ola....
Como echarse a dormir sueño de muerte
en sucias coberturas de las camas,
mejor caer envuelto
en sudario de llamas....

Encenderse en el aire....
 Incendiarse en el aire....
 Y caer en la tierra, el mar, el bosque,
 donde quiera que sea,
 convirtiendo el cadáver de uno mismo
 en la especie de sol que llaman tea....
 Elévate, aviador.... No tengas miedo....
 Si la máquina falla,
 has librado en el aire los eventos
 de la última batalla,
 a la vista del cielo y de los vientos....

Morir como las águilas y el cóndor....
 No a modo del cuadrúpedo que, enfermo,
 en la agonía aceza....
 No el hediondo yacer de tantos días
 sobre lechos cubiertos de pobreza....
 En la hora más valiente de la vida
 sortear los dictados de la suerte,
 hacer en tres minutos la partida,
 y saldar la gran cuenta con la muerte....

Elévate, aviador.... No tengas miedo....
 sube al avión.... Empuña su comando....
 A la hora de morir es grande cosa
 la cosa grande de morir volando....
 Elévate, aviador.... El vuelo asedia
 el sino de los sinos....
 Elévate, aviador.... Que no hay tragedia
 allí donde se cumplen los destinos.

REMIGIO ROMERO Y CORDERO

Quito, a 11 de noviembre de 1939

CAPITULO II

ORGANIZACION DE LA AVIACION MILITAR

PRIMEROS DECRETOS

1920—1922

Al señor doctor don José Luis Tamayo, Presidente de la República en este Período Constitucional, le cupo la gloria de ser el iniciador de la Aviación Militar en el Ecuador. Con un entusiasmo digno de la causa, se propuso organizar ésta Arma, dotándole, para el efecto, de todo cuanto era preciso y posible.

El Congreso Nacional, deseoso de secundar la acción del Gobierno y entusiasta también por el éxito rotundo del aviador italiano señor Liut, dictó el siguiente Decreto, el 27 de octubre de 1920, por el cual autorizó al Ejecutivo la creación de Escuelas de Aviación.

Creo ineludible transcribir, literalmente, todo o una parte, según los casos, de los primeros decretos concernientes a la fundación de la Escuela, ya que, en muchos casos, el texto de éstos, sin comentario alguno, es suficiente para juzgar de los motivos que fueron el fundamento del fracaso posterior.

He aquí, en consecuencia, los dos primeros Decretos, que constituyen, por decirlo así, la primera piedra de la base sobre la que se levantara la Aviación Ecuatoriana.

«EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

Considerando:

Que el servicio de Aviación es de indispensable necesidad en la República;



Decreta:

Art. 1º.— Autorízase al Poder Ejecutivo para que, a la brevedad posible, proceda a crear una Escuela de Aviación en la ciudad de Guayaquil.

Tan pronto como sea posible procederá también a establecer otra Escuela en la Capital.

Art. 2º.— El Ejecutivo podrá contratar expertos extranjeros para los servicios que demandan la dirección, enseñanza, talleres y sostenimiento técnico de la mencionada Escuela.

Art. 3º.— Los alumnos de la Escuela podrán ser Oficiales del Ejército y de la Marina, Cadetes de la Escuela Militar o particulares, siendo preferidos, en igualdad de condiciones, los de las primeras categorías.

Art. 4º.— El Congreso faculta al Ejecutivo para que dicte los Reglamentos de Planta, Instrucción, Talleres y los más que requiere la organización de la citada Escuela.

Art. 5º.— Se destina para la Escuela, además de las colectas especiales acordadas por los ciudadanos para la Aviación, la parte de fondos recogidos en la República para la Defensa Nacional, que la Junta Central de Defensa Nacional, de acuerdo con el Poder Ejecutivo creyere conveniente, y luego la partida que se fijará oportunamente, y de acuerdo con la exposición del Poder Ejecutivo, en el Presupuesto de Guerra, a partir del año 1921.

Dado en Quito, Capital de la República, a veinte y siete de Octubre de mil novecientos veinte.

El Presidente de la Cámara del Senado,— (f) José J. Andrade.— El Presidente de la Cámara de Diputados,—(f) Luis Vernaza.— El Secretario de la Cámara del Senado,— (f) Antonino Sáenz.— El Secretario de la Cámara de Diputados,— (f) Luis A. Larenas.»

Meses después de promulgado este Decreto, el 5 y 17 de Junio del año de 1921, respectivamente, el Ejecutivo, por intermedio de su Ministro de Guerra, el señor Octavio G. Icaza, publica los siguientes decretos, que determinan el orgánico de la Escuela de Aviación y el personal directivo y docente de la misma. Hélos aquí:

‘EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,’

Ejerciendo las facultades que le concede el Decreto Legislativo de 27 de Octubre de 1920, sobre establecimiento de Escuelas de Aviación;

Decreta:

Art. 1º.— Créase una Escuela de Aviación en la Provincia del Guayas.

Art. 2º.— La escuela tendrá por objeto la formación técnica y práctica de Pilotos Aviadores, Aeronáutas, Hidroaviadores, Mecánicos y Armadores.

Art. 3º.— El personal directivo se compondrá de:

- 1 Director, Oficial Ecuatoriano, Coronel o Teniente Coronel;
- 1 Subdirector, Oficial Ecuatoriano, Teniente Coronel o Sargento Mayor, efectivo o Asimilado;
- 1 Oficial Consultor Técnico de la Dirección (Piloto Aviador);
- 1 Piloto, Jefe de Pilotos;
- 1 Piloto Profesor, Jefe de Talleres;
- 3 Pilotos Instructores;
- 2 Jefes Mecánicos;
- 2 Ayudantes Mecánicos;
- 1 Armador;
- 2 Ayudantes de Armador;
- 2 Motoristas de Aviación.

Personal Sanitario

- 1 Cirujano;
- 1 Enfermero.

Personal de Oficina

- 1 Teniente Habilitado;
- 2 Amanuenses, hasta Sargentos Primeros.

Personal de Maniobras

- 1 Sargento Primero;
- 1 Sargento Segundo;
- 28 Soldados.

Art. 4º.— Los alumnos que podrán ingresar a la Escuela, por esta vez, serán:

15 Alumnos pilotos, militares o navales,



1928.—Personal directivo y docente de la Escuela de Aviación en el Aeródromo «El Cóndor» de Durán.

10 Alumnos Mecánicos, y

10 Alumnos Armadores.

Podrán, además, ingresar a la Escuela hasta diez alumnos civiles, los que se someterán a las condiciones que se establezcan en el Reglamento de admisión.

Art. 5º.— El personal de la Marina Nacional podrá ocupar los cargos determinados en el Art. 3º., con las equivalencias correspondientes.

Art. 6º.— La Comisión Técnica Consultiva de Aviación se compondrá: del Director de la Escuela, que la presidirá, el Subdirector, el Consultor Técnico, el Jefe de Pilotos y los Pilotos Instructores que este último estimase conveniente, en cada caso.

Art. 7º.— La Escuela dependerá directamente del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación, debiendo tratarse todos los asuntos concernientes al Ramo, por órgano del Comando de la Tercera Zona Militar, entidad que ejercerá en la Escuela las atribuciones que le conceden las Leyes Militares.

Art. 8º.— El Ministerio de Guerra, Marina y Aviación, dictará los Reglamentos para el régimen interno, de instrucción y de maniobra, debiendo la Dirección de la Escuela formular el horario respectivo, con la determinación de las materias que se deban cursar, asuntos que se someterán a la respectiva aprobación del Ministerio.

Art. 9º.— El personal perteneciente a la Escuela de Aviación, que no sea contratado, gozará de la ración de Armada asignada para el personal de la Marina de Guerra, en el Presupuesto de Marina vigente.»

El personal directivo y docente de la Escuela, nombrado por Decreto que cito arriba, es el siguiente:

Director, Capitán de Corbeta don Juan Francisco Anda;
Subdirector, Sargento Mayor Asimilado Dn. Gilberto Icaza V;
Consultor Técnico de la Dirección, Piloto Aviador señor

Teniente don Marc Guitenny (contratado);

Piloto, Jefe de Pilotos, señor Teniente Asimilado don Elia Liut (contratado);

Piloto Profesor, Jefe de Talleres, Teniente Asimilado don Tulio Petri (contratado);

Pilotos Instructores, señores Tenientes don Alberto Suárez

Dávila y don Pedro Traversari I.;

Jefes Mecánicos, señores Subtenientes Asimilados don Giovanni Fedelli y don André Janin (contratados);

Cirujano Primero, doctor don Jorge F. Cornejo.»

Esta organización tiene el carácter de provisional y por consiguiente ni el piloto Guitenny ni los otros aviadores hacen labor positiva; las cosas se mantienen como algo decorativo, en espera de la llegada de los pilotos de la Misión Militar Italiana, de quienes se espera, muy justamente, todo cuanto hasta entonces no había podido realizarse.

Estos optimismos se fundamentan, especialmente, en los rumores que circulan de que está negociándose material de vuelo, talleres, etc., que serán despachados muy pronto.



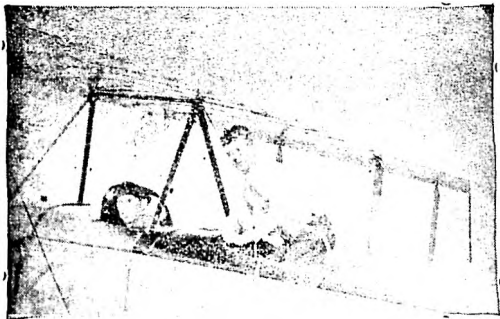
Por fin, como arribara al país la expresada Misión, el 19 de junio y 28 de julio de 1922, se dictan dos Decretos, por medio de los cuales se fija la fecha definitiva de la iniciación de los cursos y se nombra a los Alumnos que han sido seleccionados después de rendidas las pruebas reglamentarias.

Los Oficiales Alumnos son los siguientes:

Teniente	Francisco Portilla
»	Pablo Borja
»	Carlos Franco
Subteniente	Agustín Zambrano
»	Alejandro Saa
»	Luis Arízaga
»	Carlos M. Cueva
»	Juan F. Gallegos
»	Luis A. Mantilla
»	Santiago Duarte
»	César A. Gavilanes
»	Carlos Proaño
»	Juan J. Rivera
»	León B. Malo



El «Telégrafo I» en el aeródromo «El Cóndor» de Durán (Provincia del Guayas)



El paracaidista italiano Humberto Re, momentos antes de decollar para efectuar su primer salto en paracaídas, en la ciudad de Quito, el 31 de mayo de 1925, a bordo del avión «París» piloteado por el aviador italiano Atilio Canzini. El lanzamiento lo hizo sobre el mismo campo de aviación de Iñaquito y desde una altura de 700 metros.—En la ciudad de Guayaquil realizó igual prueba el 13 de diciembre de 1925, lanzándose del «Aviatic» piloteado por Angelo Rizzi, de la Misión Militar Italiana.

Subteniente Jacinto A. Vélez
Luis A. Valdez

Incorporada la Misión Militar Italiana al Ejército del Ecuador, los técnicos del Arma de Aviación, proceden, inmediatamente, a reorganizar y reformar las leyes y reglamentos que hasta entonces se hallaban vigentes. Es así, pues, como el 20 de agosto de 1922, se dicta el siguiente Decreto:

«EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,

En virtud de las facultades que le conceden los Decretos Legislativos de 27 de Octubre de 1920 y 8 de Octubre de 1921, acerca del establecimiento del servicio de aviación; y atento el dictamen de la Misión Militar Italiana contratada por el Gobierno;

D e c r e t a :

Las siguientes reformas al Decreto Ejecutivo de 5 de junio de 1921, por el que se crea una Escuela de Aviación en la Provincia del Guayas:

Art. 1º.— El artículo 3º., dirá: El Personal Directivo se compondrá de:

- 1 Comandante, Oficial Ecuatoriano, Coronel o Teniente Coronel;
- 1 Director, Jefe Italiano;
- 1 Jefe de la Sección Terrestre y Jefe de Pilotos;
- 1 Jefe de la Sección Marítima y Jefe de Pilotos;
- 1 Oficial, Consultor Técnico de la Dirección (Piloto Aviador);
- 1 Piloto Observador, Jefe de la Sección de Observación;
- 1 Piloto Profesor, Jefe de Talleres;
- 3 Pilotos Instructores (Terrestre y Marítimo);
- 3 Mecánicos;
- 2 Ayudantes Mecánicos;
- 1 Armador;
- 3 Motoristas de Aviación.

Personal Sanitario

- 1 Cirujano;
- 1 Enfermero.

Personal de Oficina

- 1 Oficial de Detall, hasta Sargento Mayor (encargado de todo lo concerniente a la Policía de la Escuela);
- 1 Teniente Habilitado;
- 2 Amanuenses, hasta Sargentos Primeros.

Personal de Maniobras

- 1 Sargento Primero;
- 1 Sargento Segundo;
- 7 Soldados.

Art. 2º.— El artículo 6º. quedará concebido en los siguientes términos:

«La Comisión Técnica Consultiva de Aviación, se compondrá: del Comandante, del Director de la Escuela, el Consultor Técnico, los Jefes de las Secciones Terrestre y Marítima y los Pilotos Instructores que estos últimos designaren en cada caso.

El Comandante de la Escuela tomará a su cargo especialmente todos los asuntos disciplinarios y de Administración.

El Director se entenderá en todos los asuntos que se refieren al desarrollo de los Cursos, a las cuestiones técnicas y al empleo del personal y de los materiales».

Art. 3º.— El artículo 7º. dirá: «La Escuela dependerá directamente del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación, en cuanto fuera concerniente a la parte técnica; pero todo lo relacionado con las gestiones administrativas y económicas del Establecimiento se tramitará por órgano de la Tercera Zona Militar, la misma que ejercerá en la Escuela las atribuciones que le concedan las Leyes Militares».

Una vez reformado el Orgánico, se procede al nombramiento del personal técnico, de acuerdo con lo determinado en el Decreto anterior y con fecha 4 de setiembre del mismo año. He aquí el personal:

- Comandante**, Capitán de Corbeta don Juan Francisco Anda (nacional);
- Director**, Sargento Mayor Vincenzo Lombard (contratado);
- Jefe de la Sección Terrestre**, Capitán Tulio Petri (contratado);
- Jefe de la Sección Marítima**, Teniente de Navío Emanuele Campagnoli (contratado)
- Oficial Consultor Técnico de la Dirección**, (Piloto Avia-
dor), Sargento Mayor Francesco Vece (contratado);
- Piloto Observador**, **Jefe de la Sección de Observadores**,
Capitán Ettore Lodi (contratado)
- Piloto Profesor**, **Jefe de Talleres**, Capitán Romano Can-
taneo (contratado);
- Pilotos Instructores**.....
- Pilotos Ayudantes**, Tenientes Alberto Suárez Dávila y Pe-
dro Traversari (nacionales);
- Mecánicos**, Subtenientes Attilio Castano y Giovanni Mal-
nati (contratados);
- Ayudante Mecánico**.....
- Armador**.....
- Motoristas de Aviación**, Subtenientes Giovanni Fedelli y
Bruno Ceccoville (contratados)
- Cirujano Primero**, Sargento Mayor de Sanidad Dr. Dn.
Carlos Espinosa S.;
- Oficial de Detall**, Sargento Mayor Asimilado Dn. Gilberto
Icaza V. (nacional);
- Habilitado**, Teniente Asimilado Dn. Francisco Ampuero G.;

Con estas nuevas designaciones, se cree haber defini-
do la cuestión; el entusiasmo resurge y el mismo Presidente
de la República lo demuestra públicamente, realizando vue-
los en calidad de pasajero.

El mismo día de la promulgación de este Decreto, 4 de
setiembre, el piloto Emmanuele Campagnoli, lleva a cabo el
raid Guayaquil-Salinas, en el hidroavión «Macchi 18», ob-
sequiado por la Colonia China.

Este vuelo exalta los ánimos que yacían aletargados y,
por un momento, se sueña en la aviación. La prensa de
Guayaquil, especialmente, sigue paso a paso estos progresos.
He aquí lo que, entre otras cosas, dice «El Telégrafo», res-
pecto de este primer vuelo a Salinas:

«Eran las once y veintiocho minutos cuando el avión se deslizó en medio de ruidosos aplausos de la muchedumbre que agitaba entusiasta los sombreros y pañuelos despidiendo a los viajeros.

Surcó las aguas en gran trecho, levantando fantásticos oleajes y luego como algunas canoas vivanderas se cruzaran en el trayecto de la ruta que llevaba, cambió vertiginosamente su dirección y se levantó majestuosamente.

El paso del avión sobre la ciudad, produjo extraordinario entusiasmo en el público que esperaba por momentos la anunciada partida.

Recorrido del Hidroavión.— Al desaparecer entre las nubes el aparato, se dió aviso de la salida por telégrafo a Salinas y más lugares del tránsito.

Nuestros corresponsales.— Momentos después de verificado el viaje, comenzamos a recibir en nuestras oficinas los siguientes despachos telegráficos y telefónicos:

.....
«Salinas, setiembre 4.—Telégrafo.—Guayaquil.—En este balneario se ha hecho un gran recibimiento al señor Jefe de Zona, piloto y mecánico. Se recibió los 48 paquetes de «El Telégrafo» para los suscritores, quienes agradecen el envío.

La ciudad está llena de automóviles que han llegado de todos los lugares y minas cercanas para saludar y felicitar a los intrépidos tripulantes del primer avión que lleva el hermoso tricolor de nuestra querida Patria.

El avión tardó dos horas y quince minutos, porque desde Punta Española soplabá un fuerte viento.

Las condiciones del aparato y motor, son magníficas.

Probablemente saldrá mañana después de las nueve y media para Guayaquil y les avisaremos la hora exacta de salida.

Al tomar una copa de Champaña se recordó al «Telégrafo I», precursor de la aviación en el Ecuador y a su entusiasta Director.

¡Viva el Ecuador! ¡Viva la Aviación Nacional! ¡Viva el Ejército Ecuatoriano!

El regreso lo hace solamente en una hora y treinta y

cinco minutos, llegando a Guayaquil en medio de las más estruendosas ovaciones:

Como se esperaba, este vuelo produce su efecto y de inmediato se piensa en realizar otro de mayor magnitud, a lo largo de nuestra Costa: Guayaquil-Esmeraldas, con escalones en diferentes poblaciones del tránsito. El mismo aviador Campagnoli lo emprende, piloteando el hidroavión «Macchi 18».

El día 10, a las 7,47 horas a. m., el hidroavión en el cual se hallaban como pasajeros el Capitán Lodi y el señor Ceccoville, surcó majestuoso las aguas del Guayas, y tomó la altura dirigiéndose velozmente hacia el Océano, desliziéndose a las 9,30 horas a. m. sobre las conocidas aguas de Santa Elena, en donde tomó provisiones de aceite y gasolina y siguió a Manta, llegando a las 12,40 horas p. m.

Condiciones atmosféricas prohibitivas, obligaron a la tripulación a pernoctar en Manta. A las 7,48 horas a. m. del día 11 tomó rumbo a Esmeraldas, aguarizando sin novedad a las 9,50 horas a. m.

Fiestas, agasajos y entusiasmo desbordante, caracterizan la grata acogida con que las poblaciones de Manta y Esmeraldas demuestran a los aviadores, la satisfacción de ver llegar a esas playas por primera vez, una nave aérea.

El regreso constituyó una hazaña aún mayor que el viaje de ida. Saliendo de Esmeraldas a las 7,17 horas a. m. tocaron en Manta para hacerse de provisiones y volviendo a salir a las 11,6 horas a. m., llegaron a Santa Elena a las 12,30 horas p. m., en donde almorzaron y tomaron nuevas provisiones de aceite y gasolina. A las 5,25 llegaron con toda felicidad a Durán, después de haber volado a considerable altura de Guayaquil para no ser notados.

Este rasgo caracteriza al Comandante Campagnoli, que como se ve, sabe unir el valor a la modestia más simpática». (1)

En realidad, este vuelo constituye, para aquellos tiempos, un verdadero triunfo; la distancia cubierta alcanza a 1.300 Km., inclusive el regreso.

(1) Tomado de «El Ejército Nacional».

El 24 de este mismo mes, los pilotos italianos Campagnoli y Petri, realizan el raid Guayaquil-Babahoyo, en el hidroavión «Macchi 18» y en el avión «Salm», llevando como pasajeros a los Generales Enrique Barriga y Pirzio Birolli y Mayor Vece, cubriendo la distancia en 45 minutos.

Comienza nuevamente el entusiasmo, pero es un delirio provocado por el éxito alcanzado en tan interesantes vuelos. Pasados estos primeros impulsos, el Gobierno y el pueblo, sobre todo, se dan cuenta de que, en fin de fines, estos vuelos no constituyen un triunfo ni una gloria nacionales, puesto que los pilotos son extranjeros.

Los Oficiales designados alumnos, que sólo se limitan a admirar las proezas de sus instructores, se fastidian terriblemente ante el ocio perpetuo a que se les condena, y esto provoca la separación de algunos de ellos que, decepcionados regresan a sus armas de origen, llevando en sus espíritus el vacío inmenso de sus anhelos no realizados...

La prensa se da a la tarea de fustigar a nuestra aviación. Exige que se haga algo que compense los gastos enormes hechos por el Estado en adquisiciones y en el pago de tanto contratado: desde luego la protesta de los diferentes diarios de la República es unánime con el malestar general, en lo que respecta con esta Arma.

En cierta ocasión y a raíz de un comentario desfavorable que hace uno de los diarios, la Dirección de la Escuela de Aviación, cree conveniente rectificar ciertos conceptos; pero las argumentaciones son de tal naturaleza, que sólo consiguen ratificar las aseveraciones del diario.

A este malestar se añade el desconcierto que existe en la Escuela, en donde con una frecuencia inaudita se efectúan cambios de personal y se reforman reglamentos, dando una prueba evidente de desconcierto.

Sin embargo, se habla de adquisiciones de materiales de aviación que están próximos a llegar y con los cuales la instrucción comenzará en forma definitiva. Pero esta negociación viene aureolada ya con el estigma del peculado hecho con estos elementos. El comentario mordaz, pero jus-

to, va de boca en boca; se habla de la intervención de cierta Misión en este negociado y, desde entonces, el fracaso es manifiesto.

Termina el año 1922, sin dejar nada concreto en favor de la tan soñada Aviación. La esperanza mantiene, con todo, a los Oficiales alumnos, quienes no se resignan a abandonar su empresa, alimentada con los sueños cotidianos de tanto tiempo.

+

1923

Un acontecimiento importante para los anales de la Aviación Ecuatoriana, tiene lugar en marzo 16 de este año.

En la Capital de la República, se verifica la ceremonia del bautizo y entrega oficial del avión Caudron «La Syrie», obsequiado galantemente por la Colonia Siria residente en Quito. Bendice el aparato el Ilmo. señor Arzobispo, doctor don Manuel María Pólit Lasso y actúan como padrinos la señora doña Delfina de Tamayo y el Excmo. señor Ministro de Francia, don Eduardo Clavery.

Entre los asistentes a tan hermosa y significativa festividad, se encuentran el Primer Mandatario, rodeado de sus Secretarios de Estado; Su Majestad FABIOLA I con su Corte de Honor; representantes de varias entidades de la Capital y numeroso público.

El señor Bechara Read, hace la entrega del avión, en representación de sus connacionales; luego, el piloto italiano Eolo Faulín realiza el primer vuelo solo, que dura unos veinte minutos, y, a continuación, el piloto de la misma nacionalidad, Rizzi, efectúa otro vuelo, llevando como pasajero a la distinguida damita riobambeña señorita Aurora Treviño Dávalos.

El aviador ecuatoriano, Teniente Pedro Traversari, pide también autorización para volar. Lo apoyan las reiteradas insinuaciones del público que exige el vuelo de dicho piloto; el señor Presidente de la República accede gustoso pero los aviadores de la Misión Militar Italiana, preter-



den que se realice en compañía de uno de ellos, a lo cual niégase Traversari, manifestando que **volaría solo o no volaría.**

El 6 de abril de este mismo año, se expide un Decreto Ejecutivo, organizando un Curso de Radiotelegrafía para los Oficiales alumnos de aviación, con el siguiente personal:

Director Técnico y Profesor de Aplicaciones de la Radiotelegrafía a la Aeronáutica, Capitán Ettore Lodi, Miembro de la Misión Militar Italiana;

Ayudantes, señores Tenientes Guillermo Freile y Pedro Traversari, pertenecientes a la Escuela de Aviación;

Profesor de Radiotelegrafía teórica, Subteniente Asimilado Luigi Rota (contratado);

Profesor de Práctica de Aparatos radiotelegráficos, Subteniente Asimilado Mario Olivero (contratado).

Se determina que este Curso debe funcionar «anexo a la Escuela Especial de Oficiales Ingenieros, bajo la alta vigilancia del Jefe de la Misión Militar Italiana y con el número de quince alumnos».

Después de pocos meses de inaugurado y cuando han recibido los oficiales aviadores las clases necesarias para iniciarse en la materia, por orden de la Superioridad Militar, se trasladan nuevamente a la ciudad de Guayaquil, de donde habían venido con el fin de ingresar al expresado Curso y comenzar sus prácticas de vuelo, aprovechando del avión Caudron que, por sus características especiales, se presta admirablemente para la instrucción de doble comando.

Trece son los oficiales que han quedado en la Escuela, en espera de poder, algún día, satisfacer sus viejos anhelos:

Teniente	Carlos Franco
»	Santiago Duarte
Subteniente	Juan Francisco Gallegos
»	Agustín Zambrano
»	José A. Saa
»	Juan J. Rivera
»	Carlos Proaño
»	Luis Arízaga



1923.—Personal directivo, docente y alumnos de la Escuela de Aviación, organizada en Guayaquil.

Subteniente	Luis A. Mantilla
»	Jacinto A. Vélez
»	César A. Gavilanes
»	León B. Malo
»	Luis A. Valdez

Con este personal, el 11 de agosto comienza la instrucción de doble comando, el aviador italiano Eolo Faulín, que, en este transcurso, fuera nombrado Instructor. Casi todos los alumnos reciben, en este día, su primera lección y, a partir de entonces, las prácticas siguen avanzando hasta la trigésima.

El material de vuelo disponible, consiste en cuatro aviones: el «Caudron», el «Aviatik», el «Salm» y el «Telégrafo I».

Ni el material es del todo apto para el objeto, ni los instructores dan pruebas de suficiencia. En primer lugar, el aprendizaje no se hace diariamente, como es de rigor para entrenar al alumno; luego, los pilotos contratados demuestran poco interés por la enseñanza y sólo se preocupan de hacer sus vuelos de exhibición. Cabe aclarar que aquello de la suficiencia, quizá no se debe a falta de técnica ni de conocimientos en el personal contratado, pero sí a la falta de entusiasmo por formar a nuestros pilotos.

Con mucha frecuencia acostumbran los instructores efectuar vuelos de «pruebas de atmósfera». A este respecto, los alumnos de aquella época, muy divertidos por cierto, refieren en qué consistían estos vuelos.

El instructor tenía sus compromisos ajenos a toda actividad de la Escuela y entonces había que pretextar algo para retirarse inmediatamente. Pues bien, hacía preparar un avión, se remontaba hasta los 200 metros (algunas veces sobrepasaba esta altura), husmeaba el horizonte llimpido, sentía ciertas corrientes que le parecían peligrosas y, «por razones técnicas», suspendía el vuelo.

Los Oficiales alumnos veían el cielo clarísimo y sereno y por más que rebuscaban y afinaban todos sus sentidos, no encontraban los peligros que hacían temer a su instructor; pero como se trataba de la decisión del Jefe, todos

callaban y comentando, con un hasta mañana, se retiraban. Recordando estos incidentes, piensan ahora ellos: «nos hacían los chinos», y era la verdad.

Siguiendo el orden cronológico de los acontecimientos, transcribo un Decreto Ejecutivo, expedido el 16 de octubre de 1920. No hace falta comentario alguno, y como se trata de algo interesante, copio el texto íntegro. Dice así:

«De conformidad con las atribuciones que le conceden los Decretos Legislativos de 27 de Octubre de 1920 y 8 de Octubre de 1921, concernientes al Ramo de Aviación; y en vista de lo solicitado por el señor General Jefe de la Misión Militar Italiana, al servicio del País;

D e c r e t a :

Art. 1º.— Los Oficiales Instructores, Pilotos y Observadores, pertenecientes a la Misión Militar Italiana y que presten sus servicios en la Escuela de Aviación fundada en Guayaquil, gozarán de gratificación eventual por vuelo, en la siguiente proporción:

- a) — Cuatro sucres por cada vuelo sobre el campo, de cualquier duración, cuando la altura alcanzada no pase de tres mil metros. Como vuelo sobre el campo o botadero al tratarse de hidroaviones, se entenderá todo vuelo en el cual hubiere necesidad de alejarse del campo más de diez kilómetros.
- b) — Quince sucres por cada media hora o fracción de media hora de vuelo efectuado afuera del campo (raid).

Art. 2º.— Los vuelos realizados a altura superior a tres mil metros, como también el primer vuelo practicado después de cambiar el motor o de desarmar o armar las alas, o los planos de cola de un aparato aeronáutico, serán considerados como vuelos afuera del campo (vuelos de comprobación).

Art. 3º.— Todo vuelo se someterá previamente al parecer técnico del Director de la Escuela.

Art. 4º.— Incumbe al Director del Establecimiento hacer personalmente la compilación del libro anotador de vuelos, en el cual deberán constar los vuelos efectuados durante cada mes y el valor correspondiente de la gratifi-

cación a dichos vuelos, según lo establecido en los artículos 1º. y 2º. de este Decreto. El certificado relativo a comprobar tales vuelos y que se adjuntará a los respectivos vales contra Tesorería, llevará además de la firma del Comandante de la Escuela, el «Es. Conforme» del Comando de la Tercera Zona Militar.

Art. 5º.—El presente Decreto regirá también para los efectos del pago de gratificaciones por los vuelos llevados a cabo desde la fecha de la inauguración de aquellos en la Escuela establecida en la ciudad de Guayaquil.



Al finalizar este año, el 1º de diciembre, un acontecimiento inesperado viene a turbar el sosiego de la Escuela.

El Subteniente Luis A. Valdez, se encuentra este día de servicio en el campo de aviación; parece que su ansiedad de volar solo para demostrar a sus instructores que sí sabe hacerlo, había colmado toda medida. Muy por la mañana y antes de que el personal directivo llegara al campo, ordena a los mecánicos alistar el avión «Caudron», lo cual hecho, sin cuidarse de las consecuencias, se lanza temerario a los espacios. Con fortuna, después de hacer algunas evoluciones, aterriza sin novedad.

Un revuelo de protestas le espera en tierra. Su actitud de manifiesta indisciplina, es elevada al Comando de Zona, solicitando un castigo ejemplarizador. Pero esta Autoridad no encuentra en ello motivo, y, por el contrario, con frases quizá inoportunas, felicita al audaz piloto y se congratula porque «al fin puede decir que cuenta con un piloto nacional».

Alentado con esta primera tentativa que, por poco, le significa un ascenso, justamente a los ocho días o sea el 8 del mismo mes, ya no solo sino en compañía del Subteniente León B. Malo, raptan dos máquinas: el hidroavión «Macchi 18», que lo pilotea Valdez y el «Caudron», Malo. Fatalmente, el primero no había hecho doble comando en hidroaviones y su sorpresa, seguramente, fue te-

rrible, cuando ya en las alturas, comprobó que no podía siquiera mantener al aparato en línea de vuelo.

Dicen, cuantos estuvieron aquella mañana, que nunca vieron, hasta entonces, acrobacias semejantes: el avión subía y bajaba haciendo piruetas inconcebibles, hasta que, en uno de esos sacudimientos, una persona fue lanzada fuera de la nave, cayendo en las paralelas del ferrocarril y despedazándose en forma espantosa: era el Sargento mecánico Carlos Alvarez, que en calidad de pasajero, se encontraba en la barquilla, junto con el Sargento Sevilla, de la misma Escuela. Este último, presintiendo seguramente la catástrofe, se había abrazado fuertemente a la nave y por esta circunstancia salvó, de una muerte segura.

Momentos después, se estrella el hidro contra un montículo cercano al campo, con tanta felicidad para los tripulantes que, al incrustarse el avión entre dos árboles, pierde sus dos alas y también el impulso, y la caída, amortiguada con el choque, es infinitamente menor a lo previsto, al extremo que el piloto y el mecánico sufren sólo contusiones de poca gravedad.

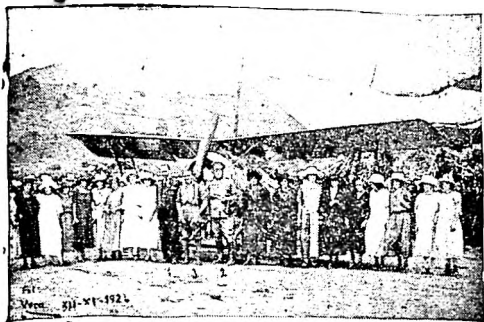
Mientras tanto, el Subteniente Malo, da una vuelta apenas sobre la pista y aterriza inmediatamente, sufriendo un capotaje.

Como la hazaña tiene ahora sus consecuencias, la Superioridad ordena la prisión inmediata de los oficiales, a quienes se les somete, además, a una información sumaria.

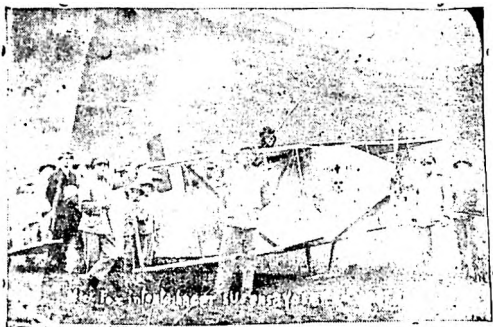
Desde luego, el público no mira con buenos ojos el castigo; sin desconocer la falta de los pilotos ecuatorianos, cree que una pequeña reprimenda bastaría, aún más, hay quien habla de provocar una suscripción para la reposición del hidro.

De todos modos, es indudable que la espera indefinida a que se somete a los alumnos, les va haciendo perder paciencia y, muy difícilmente, la disciplina militar es capaz de contener esos ímpetus juveniles muy justificables y muy humanos, dada la situación en que se sostenía a estos oficiales.





El «Telégrafo I» en la Provincia de Loja.—Nuestro aviador Capitán Cosme Rennella, en compañía del Gobernador Dr. Carrión, Mayor Velasco, Jefe de una de las unidades de la guarnición, y distinguidas damas de esa ciudad.



1924.—Mister FOX y su aparato de pedal, en la ciudad de Loja.



1928.—Personal de Oficiales y Tropa en el Aeródromo
«El Cóndor», de Durán.

1924

Un inusitado movimiento se nota por doquier. El optimismo renace potente con el rugir de los motores aéreos.

Se incorpora, en este año, a la Escuela de Aviación, como Instructor, el piloto italiano Atilo Canzini y con él las actividades comienzan de verdad. Su entusiasmo alienta a los alumnos, acostumbrados a la inercia por tanto tiempo; se extrañan de su nuevo maestro que quiere, únicamente estar volando con sus pupilos. Han desaparecido esos egoísmos que venían acentuándose entre instructores y alumnos; hay mutua comprensión, y, como consecuencia, los progresos son notables.

Además, se encuentran cinco alumnos recientemente ingresados, que son los Subtenientes: Carlos Guarderas, Gonzalo Salazar, Francisco Andrade, Cesar Concha y Jorge Valdivieso.

Ahora bien, el único sistema que ha podido implantarse con éxito para la enseñanza práctica de los alumnos ha sido el de la casa Gabardini, italiana, la cual, además de habernos provisto de cierto número de aparatos modernos para aprender la aviación nos ha enviado un experto piloto que tenía a su haber la formación de unos ochocientos pilotos con brevets, enseñando en distintas partes del mundo.

El sistema de instrucción adoptado por nuestra Escuela, fue el mismo de la casa Gabardini, que es como sigue:

1º.—Adiestramiento en un automóvil de carrocería bajísima y cuyo comando de dirección consiste en un mecanismo manejable sólo con los pies y que es idéntico al mecanismo correspondiente en los aviones. Aquí aprende el alumno a manejar y darle sensibilidad a sus pies.

2º.—Empiezan los ejercicios para aprender a rodar, seguir la línea de vuelo, esto es levantar la cola del aparato hasta conservarla horizontal con respecto al nivel del suelo, y además la línea recta en vuelo. Todos estos ejercicios se

efectúan en un Monoplano Gabardini, de 35 H. P. (caballos de fuerza) provisto con un motor Anzani. La potencia de la máquina no le permite al piloto correr riesgo, pues apenas consigue elevarla unos pocos metros del suelo.

3º.— Vuelos en un monoplano Gabardini, con motor Gnome, de 50 H. P. Aquí el alumno aprende a practicar en mayor amplitud la línea recta en vuelo y sus primeros vuelos reales verdaderamente. Con este aparato empieza por aprender las maniobras de $\frac{1}{4}$ de vuelta, ejercicio que se practica a unos 400 metros sobre el nivel del suelo; comienza a efectuar giros hacia la derecha, ejercicio que se verifica a unos 250 metros de altura; la prueba de los ocho que consiste en describir en el aire, a unos 200 metros de elevación, un gran ocho horizontal, y, por último termina efectuando la maniobra llamada de media vuelta, la cual consiste en elevarse a gran altura (en este caso unos 800 metros) y a motor parado planear en línea recta y, ya al acercarse a tierra efectuar un giro de media vuelta y aterrizar.

4º.—El perfeccionamiento de todas las maniobras anteriores se hace en un monoplano Gabardini, de 80 H. P., provisto con motor Gnome-Le Rhone. Luego viene el ejercicio de espirales, en sentido horizontal, y los vuelos verificados hasta la altura de unos mil quinientos metros. En este aparato adquieren los alumnos su brevet de pilotos internacionales, el cual tiene valor efectivo en cualquier país del mundo.

Después de todo este aprendizaje, que podríamos llamar primario, les tocará a nuestros jóvenes pilotos seguir el curso de preparación militar, lo cual les dará su brevet como pilotos militares. Con la enseñanza adquirida en este curso, los pilotos pueden volar en cualquier clase de aviación, y efectuar cualquier raid sobre biplanos de gran potencia.

Los demás períodos de entrenamiento o cursos breves, son para aprender el manejo de los diversos tipos de aparatos de aviación.

Por último, imbuida la casa Gabardini de la importancia que tendrá para nosotros una escuadrilla de hidro-

aviones, ha ideado un tren de aguarizaje para los mismos aparatos de volar en tierra; es decir, ha inventado un sistema de flotadores adaptables a los aparatos que tenemos en la Escuela, y los pilotos podrán ejercitarse en el manejo de los hidroaviones con que estará provisto nuestro ejército. A este curso de los hidroplanos ingresarán varios alumnos de la oficialidad del crucero «Cotopaxi». Los flotadores para los monoplanos Gabardini han sido obsequiados a nuestro país por la casa constructora de dichos aparatos.

EL EXAMEN DE LOS PILOTOS

Con el objeto de reducir en lo posible el tiempo requerido para que cada alumno verifique su examen completo, y como estos son ocho, la Dirección ha dispuesto que hagan sólo dos de las pruebas de mayor competencia, esto es:

1°.— Un vuelo haciendo cinco **ochos** alrededor de dos puntos fijos y a una altura de 200 metros, debiendo aterrizar con el motor parado dentro de un cuadro que tenga 200 metros por lado.

2°.— Un vuelo de altura a no menos de 1.500 metros y por espacio de 15 minutos. Desde dicha altura, se efectuará el aterrizaje, planeando con motor parado, para terminar con una maniobra de media vuelta.

En junio se realizan los primeros vuelos en el material Gabardini recientemente llegado de Italia, y, a partir de esta fecha, las prácticas son diarias.

En setiembre ingresan a la Escuela nuevos alumnos que van a formar el Primer Curso; pues los antiguos están ya en condiciones de obtener su Brevet, para seguir el Curso de Perfeccionamiento: este es el plan. Los Oficiales alumnos ingresados, son los siguientes:

Alférez	Carlos A. Guarderas
»	José G. Salazar
»	César Concha
»	Francisco Andrade

Alférez Octaviano Valdiviezo
» **César Borja.**

Como está previsto, en los primeros días de octubre —del 7 al 9— se llevan a cabo las pruebas para la obtención del Primer Brevet que van a obtenerlo los Oficiales que ingresaron el año 1922.

En el campo de aviación «El Cóndor», durante estos días, se congregan las autoridades civiles y militares del Puerto. Los alumnos, uno después de otro, van realizando los vuelos reglamentarios. Algunos fracasan en las pruebas acrobáticas, otros la realizan con maestría y gran valor. Terminados los vuelos de prueba, son declarados idóneos y, por consiguiente, acreedores al Brevet, los siguientes Oficiales:

Teniente Carlos Franco
» **Santiago Duarte**
» **Juan Francisco Gallegos**
» **Agustín Zambrano**
» **Luis A. Mantilla**
» **Jacinto A. Vélez**
» **César A. Gavilanes.**

Desde luego, es oportuno indicar que en mérito a su eficiencia, el Teniente Vélez se adjudica el primer puesto y el Brevet N°. 1.

Son destinados a otras reparticiones del Ejército, los siguientes Oficiales alumnos:

Teniente Juan J. Rivera
» **Luis Arízaga**
» **Carlos Proaño**
Alférez Octaviano Valdiviezo.

El personal brevetado, así como los nuevos alumnos, continúan su entrenamiento hasta fines del año 1925.

El 15 de noviembre, el piloto Capitán Asimilada Cosme Renella, incorporado pocos días antes a la Escuela de Aviación, como Ayudante, intenta el raid a Cuenca, en el avión «Telégrafo I»; pero debido a las condiciones atmosféricas, se ve obligado a retornar a la base. Al día siguiente

te, 16, emprende nuevamente el vuelo en el mismo aparato; mas, pierde la ruta y, después de 3 horas y 20 minutos, aterriza en la hacienda La Tina. El 5 de diciembre vuela de Macará a Loja y, el 26 de este mismo mes, de Loja a Cuenca, sufriendo, al aterrizar, un pequeño accidente a consecuencia de una falsa maniobra que ocasiona el destrozo de las alas.



En Quito, mientras tanto, se preparaba una interesante ceremonia: la entrega oficial del avión «Parfa», obsequiado por las colonias francesa y belga, con la cooperación de algunos amigos del Ecuador.

El 30 de noviembre tiene lugar dicha ceremonia. La apadrinan la señora Elena M. de Córdova, esposa del señor Presidente de la República y el Excmo. señor Ministro de Francia, don Eduardo Clavery. Una numerosa y brillante concurrencia asiste al acto; está presente casi todo el Cuerpo Diplomático.

Descubierta la máquina, totalmente engalanada con banderas y cintas, la señora de Córdova rompe contra la hélice la clásica copa de champagne y, a continuación, el padrino, señor Ministro Clavery, hace la entrega del avión con el siguiente discurso:

«El hombre propone, el cielo dispone, dice un refrán francés. Es el caso de aplicarlo en la presente circunstancia. Hace cerca de tres años, las colonias francesa y belga, ayudadas por algunos amigos ecuatorianos, hicieron a París, el pedido de un avión, con el fin de obsequiarlo a esta hidalga y valiente Nación, con motivo del glorioso Centenario de la victoria del Pichincha, coronamiento de largas luchas, base heroica e inquebrantable de su Independencia.

Dificultades y complicaciones de orden diverso han defraudado las espontáneas intenciones de entonces. Hoy, gracias a la cordial y generosa cooperación del Gobierno de la noble Patria Ecuatoriana, gracias al valor y pericia de los oficiales y técnicos de la Misión Militar Italiana, hermanos de mis compatriotas los Guinemer, los Fonck,

los Garros, los de Romanet, el «Sopwith» está ya de nuevo en perfecto orden de marcha. Mis conciudadanos, así como mis amigos belgas y ecuatorianos, me han confiado la honrosa misión de entregarlo al Gobierno y especialmente al Ejército ecuatoriano, con el nombre de «PARIS», lo que cumplo con particular agrado».

El «Caudron», obsequiado hace un año y medio por la colonia siria, bajo la propia advocación de esta antigua y célebre tierra, ha, si no me equivoco, prestado los más eficaces servicios, tanto en Quito, como en Guayaquil. El «París» ya ha probado, y seguramente seguirá probando que, bien manejado, es tan adecuado como el «Siria» para el uso de estas altitudes. No insistiré sobre este punto, al que me referí ya en marzo de 1923. Solamente me sea permitido indicar que el Capitán d' Espinay, entonces Agregado Militar cerca de esta Legación, no se equivocó, ni al recomendar la adquisición de un «Sopwith», ni tampoco el aconsejar el de un «Caudron». Ambos aparatos son muy propios para el vuelo y el aterrizaje en estas llanuras, a veces estrechas, del callejón interandino, donde el Ecuador puede ufanarse en poseer los campos de aviación más elevados del mundo.

Queden lo más tiempo posible, tanto el «París» como el «Siria», listos para el servicio del Ecuador, sea en la paz o en la guerra, aunque por la segunda hipótesis —que en la hora actual me parece de pura teoría— no puedo sino repetir el aforismo latino: «Di avertant omen» (Que los dioses aparten el presagio). Afortunadamente, como es sabido, la aviación tiene tanta utilidad cuando las puertas del templo de Janos están cerradas, como en el caso contrario. ¿Será preciso recordar sus aplicaciones al correo, al transporte rápido de pasajeros, eventualmente a la Topografía? No ofrece ventaja notable para esta ciencia, cuando se trata de emplearla en regiones de configuración tan intrincada, tan intercruzada de cuencas, cerros, quebradas, como lo es esta hermosa y espléndida tierra de la doble cordillera.

Señores y señoras: me reprocharía detener más vuestra benévola atención. Me queda únicamente una grata tarea que cumplir. La de manifestar mi hondo agradecimien-

to a la excelsa señora que ha tenido a bien acompañarme en este acto de sincera cordialidad franco—belga—ecuatoriana, a mi amigo señor don Leonardo Sotomayor Luna, Ministro de Guerra, Marina y Aviación, así como a su digno antecesor, señor don Octavio Icaza, gracias a la perseverante benevolencia de los cuales se ha podido tener listo el aparato y llevar a cabo la ceremonia de hoy que, lo espero, quedará como una fecha feliz en la historia de la quinta Arma del Ejército Ecuatoriano.

También agradeceré al señor General Pirzio Biroli, mi amigo desde varios años, por la franca y valiosa cooperación que, con el personal de su brillante Misión, ha prestado a los deseos del Gobierno y, por lo mismo, a los de mi Legación, de mis compatriotas y amigos ya nombrados.

En fin, rogaré al Excelentísimo señor Presidente de la República, a los eminentes miembros del Gobierno, a mis ilustres compañeros del Cuerpo Diplomático y a tantas personalidades aquí presentes, se sirvan recibir mi sincero reconocimiento por haberse dignado realizar esta ceremonia con su preciada concurrencia.

Señores, Señoras: Viva el Ecuador! Viva el Ejército Ecuatoriano!

A tan efusiva manifestación, el señor Ministro de Guerra, Leonardo Sotomayor, contesta en frases muy oportunas.

Inmediatamente se realizan algunos vuelos con pasajeros, pero el señor Ministro de Francia quiere ser el primero, para ratificar prácticamente sus aseveraciones acerca de la clase de máquina que acaba de entregar; pilotea el avión el «AS» italiano Canzini. Entre los numerosos pasajeros, citaré algunos nombres: las señoritas Avelina Córdova, María Teresa Andrade y Clara Cárdenas.

Una copa de champagne ofrecida, en su residencia, por la señora Elena de Córdova, sella tan interesante festividad.



Desde tiempo atrás, el aviador Canzini, sueña en un raid directo Guayaquil—Quito. No puede sustraerse a esa

atracción que ejercen en su espíritu soñador las nevadas cumbres de nuestra cordillera andina: anhela mirar de cerca a estos colosos.

En su vida de piloto pudo gozarse en la contemplación de panoramas de todo género; sintió, mil veces, las emociones macabras de la guerra del 14; pero, a pesar de ello, ansía transmontar nuestras alturas sólo holladas por los cóndores.

En la mañana del 6 de diciembre, decolla del campo «El Cóndor» de Guayaquil, piloteando el avión S. V. A., provisto de motor SPA de 220 HP; pero, a consecuencia de una falla del motor, tiene que aterrizar en un campo de emergencia, en Guanujo.

Como esta tentativa frustrada contraría hondamente al piloto, el 27 del mismo mes de diciembre emprende nuevamente el vuelo y aterriza, felizmente, después de 2 horas y 8 minutos, en el campo de «La Carolina» de la Capital de la República.

Es el primer raid directo que realiza entre las dos ciudades, y, como es natural, alcanza gran resonancia. El pueblo de Quito, siempre entusiasta y generoso, le recibe aclamándole con estruendosos vítores.



No faltaron en este ramo, como en otros, los oportunistas. En Loja se presentó un tal «mister Fox», en el año 1924, con un aparato ridículo, que pretendía hacerlo pasar como avión de guerra, y en el cual, dizque, se ponía hacer vuelos de exhibición.

Nuestro pueblo, ignorante entonces, completamente de la materia, contemplaba admirado ese avión que, según su dueño, había combatido en la GUERRA EUROPEA. Para hacerlo más sugestivo a su aparato, mister Fox había pintado una calavera y, mediante unos pedales, ponía en movimiento el «avión», entreteniendo y explotando de este modo al pueblo. Más todavía, el personal de una de las unidades acantonadas en esa plaza, custodiaba la preciosa máquina. ¡Que tiempos!

Por fin, este mister, anunció un vuelo conmemorativo para el 24 de mayo de 1924, vuelo que, como era lógico suponer, no se realizó, desapareciendo, eso sí, con todo el dinero obtenido con su armatoste. Los lojanos —la chiquillada— al darse cuenta del engaño, cogieron al «avión» y poniéndole en una pendiente, lo empujaron fuertemente y, rodando y rodando, cuesta abajo, acabó por despedazarse. Digno final de la farza....



1 9 2 5 — 1 9 2 8

A mediados del año 1925, la Escuela de Aviación funciona en el campo de «La Carolina», de esta Capital; pues, por motivo de la estación lluviosa, no se puede continuar la instrucción en Guayaquil.

Más tarde, en setiembre del mismo año, el Ministerio de Guerra ordena el traslado de la Escuela a la ciudad de Guayaquil, con el fin de que los Oficiales brevetados, puedan continuar su entrenamiento. Simultáneamente con esta orden de traslado a Guayaquil, el Ministerio dispone que una «Sección de Escuadrilla», integrada por un piloto y el personal necesario para maniobras y servicios y dos aviones, permanezcan en Quito. Queda al mando de esta Sección el Capitán Pedro Traversari.

Desde esta fecha hasta febrero de 1926, la actividad es incesante. Tanto en Quito como en Guayaquil, se realizan frecuentes vuelos. Pero el material, viejo e inadecuado para continuar la instrucción avanzada, obliga a los pilotos a mantenerse en una situación que, poco a poco, va haciéndose imposible; los mismos inconvenientes experimentados años atrás, se hacen sentir en forma alarmante; los pilotos anhelan perfeccionarse y, para esto, requieren máquinas más potentes y con otras características.

Con esta anomalía renacen las **habladurías** respecto de la adquisición del material. Se pretende responsabilizar a cuantos intervinieron en dicha compra, lo que provoca la publicación de los informes elevados por la comisión en-

cargada de la recepción en Italia y en los cuales, muy claramente, se denuncia las incorrecciones cometidas por la casa vendedora y la mala calidad de los aviones: un rezago de la Guerra del 14, que sólo podía venderse como hierro viejo.

Como se hace notorio este estancamiento, permítaseme el término, el Gobierno Provisional de la República, clausura la Escuela de Aviación, ep abril 7 de 1926 y resuelve enviar a Italia a siete Oficiales de la misma, para lo cual, la Superioridad Militar, procede a la selección, llamando a exámenes a todos los brevetados. Al mismo tiempo, decreta la creación de una Sección de Aviación, adscrita a la Sexta Zona Militar y la formación de Cursos de Mecánicos—Motoristas y Armadores, dependientes, éstos, de la Escuadrilla Aérea de Guayaquil. Los cursos se inauguran el 23 de abril del mismo año de 1926.



Hecha la selección, son designados los siguientes Oficiales para ocupar las becas en una de las Escuelas de Aviación de Italia:

Capitán	Santiago Duarte
Teniente	Agustín Zambrano B.
»	Luis A. Mantilla
»	Jacinto A. Vélez
Alférez	Carlos A. Guarderas
»	José G. Salazar
»	César Borja.

El 2 de Mayo se embarcan rumbo a Europa. Llevan la consigna de vencer o morir. Sería imposible traducir en frases el júbilo que les embarga; este viaje es la coronación de sus esfuerzos, de sus esperas angustiosas que parecían interminables. Para algunos la partida es definitiva.

Oficiales pundonorosos, en cuyos cerebros y corazones estaba latente el recuerdo de las tradiciones legendarias de su estirpe, captaron pronto los primeros puestos; desgraciadamente, tres de ellos, uno tras otro, cayeron en la faena, vencidos por el Destino implacable, precisamente



1926.—Primer correo aéreo Quito-Latacunga, en el avión «NAPO» piloteado por el Capitán Rennella.



Grupo de oficiales pilotos ecuatorianos, tomado en la Escuela «Gabardini», de Cámeri.—Les acompaña su instructor señor Atilio Canzini y el Jefe de Pilotos de la casa Gabardini.

cuando el mejor de los éxitos iba a coronar sus supremas ambiciones.

Las cartas del Alférez José G. Salazar, que a continuación transcribo, nos dan una idea cabal respecto del desarrollo de los acontecimientos en la dicha Escuela. Escritas al abrigo, de la confianza y con sencillez, permiten apreciar, en detalle, el curso de la instrucción.

He aquí la primera, del 28 de noviembre del año 1926.

«Extrañado papacito:— Su larga cartita llena de tristeza y de recuerdos lejanos, la he leído pensando, como usted, en los pasados sacrificios que hice para venirme aquí, donde día a día veo ya formándose mi porvenir seguro y brillante. A pesar de que ustedes siempre me escriben cartas llenas de dolor y de lágrimas que me ponen más triste de lo que a diario estoy, no puedo sustraerme esta vez a contestarle un poco alegre porque soy feliz, porque me siento dichoso o mejor dicho porque me voy sintiendo aviador. Este mes de noviembre va haciéndose para mí el mes de los triunfos: hace tres años, en la Escuela Militar, cuando Cadete, en este mismo mes me nombraron Brigadier; un año después, en ese mes también, comenzaba ya de Oficial mi carrera de aviador; al año siguiente, siempre en noviembre, hacía mi primer vuelo solo en un gabardini 80 HP. y, por fin, este año, en Europa, el 25 de noviembre volaba por primera vez solo en un verdadero aparato de guerra y de gran potencia, que usted también debe conocerle o al menos recordará, porque en ese tipo de aparato cumplió tantas proezas hace algunos años en el Ecuador, Elia Liut. ¿Recuerda?, se trata del Henriot que allá se llamaba «Telégrafo». Es el más admirable aparatito de cacería que existe y que en la pasada Guerra Europea se cubrió de fama, guiado por grandes ases italianos y franceses. El aparato es francés y aquí, en Italia, como en todas las naciones del mundo, adoptan los franceses porque son los mejores hasta la presente.

Cuando ingresamos en esta Escuela, los primeros días hicimos un poco de doble comando en el 80 Gabardini con Canzini, pocos días después comenzábamos a volar solos en este aparato para entrenarnos para el Brevet Internacional; hasta aquí no era cosa nueva, porque ya había volado en

el Ecuador en el mismo tipo de aparato. Terminado este Brevet comenzamos de nuevo a hacer lecciones de doble comando, siempre con nuestro Canzini, pero ya en un biplano potente; un mes hemos pasado en estas lecciones en que, aunque piloteando uno, se tiene siempre la confianza que si se hace una mala maniobra, el profesor que va al lado la corrige y naturalmente se vuela seguro.

Unos días antes del 25, nos dijo Canzini que sólo esperaba una mañana serena y sin nubes para mandarnos al primer vuelo en el Henriot. Yo esperaba con ansia, porque quería verme solo en el aire, piloteando un pájaro así; quería ver de lo que era capaz, en fin, después de ilusiones de dos años largos de aviación; quería ver si había nacido para la carrera elegida.

El 25 amaneció límpido, bellísimo, se veían brillantes las nevadas cumbres de los Alpes. A las 6 a. m., Canzini montaba en el Henriot y hacía algunos giros sobre el campo probando el aparato. Bajó, una revista última al motor y.....Salazar, al aparato. El sello de mi vida ha sido siempre el optimismo; subí, me ajusté las amarras y con un mundo de esperanzas tomé entre mis manos el comando del aparato que había sido mi ilusión llegar a pilotarlo. Los últimos y cariñosos consejos del profesor casi no le atendía, sólo cogí: «Recuerde, Salazar, que ya no es el Gabardini; esté sereno y muy atento y.....vía.....»

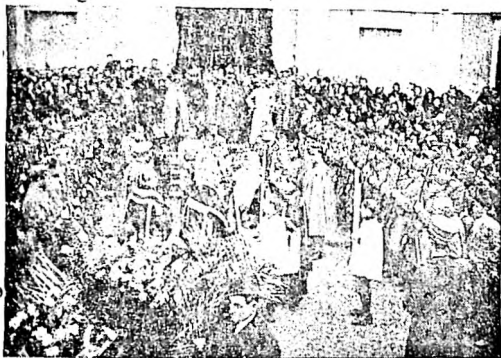
Me encuentro en pleno vuelo, las maniobras de partida casi no recuerdo cómo las hice, porque este endiablado aparatito parte con la velocidad del rayo: 200, 300, 400, 500 metros, ¡Cristo! sube como una bala; la aguja del altímetro va señalando la cota con demasiada rapidez: antes de 3 minutos estaba ya a 500 metros ¡qué belleza! y el pícaro obedecía a los comandos con la liviandad de una pluma.

Desde el pequeño hueco de la carlinga, miré abajo ¡qué paisaje! A un lado la pura cadena de los Alpes; por otro, el lago mayor d'Orta; más allá, Novara, Cámeri y una infinidad de blancas aldeitas diseminadas como grupos de garzas sobre la vasta y poética campiña italiana, y yo, seguro, tranquilo y feliz, volaba pensando en mi lejano hogar, por quien llevo siempre en el alma el deseo de triunfar.



**ALFÉREZ CARLOS
GUARDEBAS G.,
primera víctima
de la Aviación
Ecuatoriana.—**

Cayó en la tarde
del 12 de enero de
1927, al efectuar
una acrobacia,
(el número ocho)
sobre el campo
de Cámeri, pilo-
teando un avión
«Henriot».



**Imponentes funerales del Alférez Carlos Guarderas, realizados
en Cámeri (Italia), después de su trágico accidente de aviación.**

Hice algunos giros sobre el campo y aterricé como había partido y como había volado; bien. Bajé del aparato con mi pedazo de emoción hija de la alegría intensa que me inundaba. Canzini no me dijo nada, pero noté estaba satisfecho de mí; él jamás dice a un alumno; «bien». Mis compañeros en cambio: «Chócale fiato, partida, vuelo y aterrizaje lo has hecho como mantequilla».

Todos, la misma mañana, hicimos este inolvidable primer vuelo y cada uno con más éxito que otro; ahora sí, éramos «pilotos del Henriot». A la noche, junto con los aviadores italianos brindamos una copa por la futura Aviación de nuestra Patria; y el trabajo al día siguiente se reanudó siempre con más entusiasmo y con más afición.

Cuando usted reciba ésta, talvez habremos dejado ya el Henriot y estaremos en el S.V.A. Siempre que pase de un aparato a otro le contaré.

Por ahora soy feliz y deben serlo ustedes también. Tengan confianza que mi buena estrella no se ocultará mientras les tenga a ustedes.

.....
Gonzalo».

Para completar, en lo posible, la información respecto de las actividades de nuestros aguiluchos en Cámeri, transcribo otra carta dirigida por el mismo Oficial Salazar, a su señor Padre:

«Señor Don Daniel Salazar O.— Quito-Ecuador.

Mi viejito:— Ayer domingo no he escrito, como de costumbre, porque fue un día de grandes fiestas en nuestro nido de águilas; nada menos que la visita de Humberto de Savoia, Principe de Piamonte y Heredero de la Corona de Italia, hecho que aquí en Italia, para los italianos, constituye un acontecimiento, como la venida del Mesías para nosotros los latino-americanos. Dejo este **raconto** en segunda línea para comenzar por lo que más interesa a nosotros y a nuestra Patria, es decir: los progresos de la joven ala ecuatoriana. La semana pasada ha sido de grandes emociones para nosotros y nuestro profesor; se trataba de hacer las pruebas de acrobacia, parte ésta la más difícil y peligrosa de nuestro Brevet. Todas las anteriores prue-

bas que hablamos efectuado ya, constituyeron un triunfo para nosotros y un orgullo para Canzini, porque las efectuamos brillantemente, de lo que ya debe estar informado el Ministerio de Guerra. Aquí en el campo, desde que comenzamos los primeros vuelos, supimos adjudicarnos casi de lleno el primer puesto entre todos los alumnos italianos. Estos últimos tiempos, que ya volamos sobre aparatos finos de guerra, decididamente fuimos considerados como **«los mejores y únicos pilotos del campo de Cámeri»** (palabras textuales del Director de la Escuela).

Mas, el último golpe lo hemos dado la semana pasada con nuestra acrobacia. En este campo, donde a diario se cumplen actos de acrobacia y desprecio de la vida por por todos los alumnos que se educan, y que por la costumbre de verlos no llaman ya la atención ni aún se miran siquiera, el día que nosotros presentábamos nuestras pruebas acrobáticas, tuvimos el gusto de ver suspenderse por un momento la actividad de él, para ver a aquellos que en nombre de su Patria se jugaban el pellejo como ningún italiano hasta la presente lo ha hecho en este aeródromo. En un biplano de acrobacia partía Zambrano a efectuar cuatro movimientos: un tornillo a derecha y otro a izquierda, un ravesman a derecha y otro a izquierda, cosas éstas que no le quiero explicar porque no podrían darles el mérito que merecen sin haberlas visto efectuar; más tarde, cuando en el Ecuador nos vean hacer esto, le aconsejo doble cinturón para el pantalón.

Pues bien, subió a 1.200 metros y con la decisión propia de un soldado ecuatoriano, apagó el motor y efectuó con éxito las dos peligrosísimas maniobras del tornillo; en seguida, pasando por alto el ravesman, tentaba una maniobra más difícil aún, que Canzini no nos habría dejado nunca hacer: el tonó, que felizmente le salió bien, mas el motor se le apagó y tuvo que bajar sin terminar. Arreglado enseguida el motor, me mandaba Canzini a mí, con estricta orden de no hacer más de lo que él indicaba, mas nosotros estábamos resueltos a dejar imperecedero nuestro nombre en este campo. Subí a 1.200 metros, apagué el motor y atacué los tornillos a derecha e izquierda que me salieron a la pepa; enseguida tenté y efectué el tonó co-

mo los tornillos, después los ravesman a ambos lados, que también me salieron como los primeros; como debía bajar y yo quería hacer por mi cuenta algo nuevo, me lancé a hacer la más difícil maniobra de acrobacia: looping the loop, que por mi gran suerte me salió mejor que todas las otras acrobacias. Fue basta; cuando bajé, todos los compañeros Vélez, Mantilla, Borja, Duarte y Zambrano subían a su turno y hacían la misma maniobra maravillosamente. Te fijas, viejito cómo somos tus paisas en tierra extraña?— Recibe un millón de besitos.— Gonzalo».

Para terminar, transcribiré otra carta, inédita, del mismo piloto, en la cual nos describe su raid final realizado para la obtención de su Brevet de «Piloto de Aeroplanos»; desde luego que, para no alargarme demasiado, sólo copiaré la parte pertinente al raid. Dice así:

«El martes 7, cumplía 10 días de suspensión de los vuelos por una peligrosa maniobra que hice en vuelo, sin permiso.

Había amanecido lindo el día; toda la cordillera estaba despejada; yo dormía tranquilamente cuando Canzini me vino a despertar y decirme me prepare para partir en raid a Torino. En un amén me puse el uniforme, encima un grueso mameluco, una bufanda de lana al cuello, un par de guantes de cuero, mis anteojos y el casco. Afuera me esperaba listo el aparato; últimas indicaciones, el mapa y la brújula a bordo, una caricia de Canzini y motor en marcha. Un último saludo y un recuerdo a mi lejano hogarcito y partía veloz como una flecha en mi Spad.

Subí sobre el campo a 2.000 metros y tomé ruta; pocos minutos después se perdía mi campo, Novara, Cámeri y volaba sobre una zona desconocida siguiendo atentamente la dirección que la brújula me marcaba.

No sabe, viejito, lo emocionante que es encontrarse solo en el espacio, confiada la vida en su motorcito y ver pasar debajo, pueblos, caseríos, ciudades, ríos, montañas desconocidas. Yo iba feliz gozando del paisaje: a un lado se extendían las nevadas montañas de los Alpes; al otro, sin fin, la inmensa llanura del Piamonte y bajo mi aparato veía pasar como en el cinematógrafo, miles de pueblitos y haciendas desconocidos. De cuando en cuando, com-

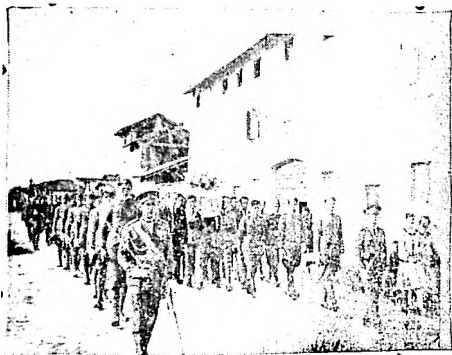
paraba con el mapa que llevaba los puntos por donde pasaba y veía con alegría que seguía la ruta justísima. Controlaba los aparatos de navegación que llevaba: todo bien. El motor, a quien está confiado siempre el éxito de una empresa aviatoria, marchaba como la máquina de un reloj. Yo estaba feliz y tranquilo como nunca, y de cuando en cuando abandonaba la vista de la ruta para gozar del maravilloso paisaje que se extendía a mis pies.

El reloj me marcaba casi una hora de viaje, por consiguiente debía haber recorrido ya casi 200 kilómetros; entonces, estaba ya cerca de Turín. En efecto, este momento estaban a mi vista, sobre la llanura, dos lagos que brillaban; me fijo en el mapa y veo que son laguitos llamados de Viverón. Según el mapa, a la izquierda de esos lagos se encuentra el río Po, dirijo la vista a la izquierda y veo un hilito de plata que serpenteaba al flanco de la colina: el Po. Sigo por un momento la dirección que señala el curso del río y pocos minutos más tarde veo a lo lejos, en el fondo del valle, envuelta en una tenue capa de niebla, una inmensa masa negra. Qué será? Tengo un pequeño estremecimiento de alegría, ¡qué fuera Turín!

Tenía casi 2.000 metros de altura y a causa de la niebla no distingo bien; entonces apago el motor y planeo; a medida que me voy acercando a tierra, comienzo a ver dibujarse cada vez más clara y precisa la bella ciudad de Turín, con sus calles que parecen tiradas a regla y sus casas de tejados negros: viéndole me parecía una tabla de ajedrez. Bajo a 500, 400, 300 metros y veo hasta la gente, autos, tranvías en las calles. Doy una vuelta sobre la ciudad y a las afueras, en la parte Sur, distingo el inmenso campo militar de Miraflore donde debo aterrizar. Bajo hasta 100 metros y me doy una vuelta sobre el campo para fijarme por qué lado se aterriza y apago definitivamente el motor; pocos segundos de planeo y paso suavemente las ruedas en tierra, ¡qué satisfacción! he terminado la primera parte de mi prueba. Entrego mi aparato en manos de los motoristas a que lo revisen y llenen otra vez el tanque de gasolina. Cojo mis barógrafos y comprobantes y corro a hacerles firmar al Comando Militar del Campo, y teléfono a Canzini y los compañeros, el feliz arribo.



Capitán SANTIAGO DUARTE, segunda víctima de la Aviación nacional.—Falleció en Italia a consecuencia de un accidente de aviación el 15 de Junio de 1927. Justamente realizaba las últimas pruebas de acrobacia para la obtención de su Brevet de Piloto, sobre el aeródromo Gabardini, de Cámeri



En hombros de sus camaradas ecuatorianos, los restos del Capitán Santiago Duarte son trasladados al Cementerio de Cámeri (Italia).

Arregladas todas las cosas oficiales, una hora después, monto de nuevo en mi aparato, pruebo en persona el motor que va muy bien y tomo la vía del regreso. Hago dos vuelos sobre Turín, subo a 2.000 metros y apunto directamente a mi nido de Cámeri. Esta vez ya me es fácil, la ruta la conozco y el motorcito gira siempre preciso y potente. Solamente que el viento aumenta cada momento y mi pobre aparatito baila como una hoja en el espacio, más esto no importa, estoy entrenado para resistir aún peores: un poco de atención y el pulso firme, basta.

Después de una hora de viaje alcanzo a distinguir Novara, pocos minutos después el campo mío donde me esperan. Planeo y paso a pocos metros de tierra saludando a todos los que me ven reunidos abajo. Todos esperan que aterrice, mas yo quiero hacer algo más y me alejo otra vez a Novara a saludar a mis amigos y amig.... Regreso sobre el campo y ni esta vez aterrizo; me alejo en dirección opuesta hacia el lago Mayor, donde tengo una **conociencia**, le hago mi saludo y regreso. Llego y aún me pongo a hacer sobre los hangares, virajes y giros a derecha e izquierda. Tengo miedo de llegar a tierra, porque Canzini, ¡me imagino!, debe estar dándose contra el suelo de las iras. En efecto, aterrizo y él ni se acerca siquiera a saludarme. No importa, ya le pasará. Todos los alumnos me abrazan y felicitan, los compañeros el silencioso y fuerte estrechón de manos; Duarte, un poco serio, me perdona esta última «nota indisciplinaria».

En total he hecho $2\frac{1}{2}$ horas de vuelo, con un recorrido de casi 500 kilómetros; es decir 200 más de lo necesario para brevetarme y una hora más de vuelo.

Que dice Ud. de esto, mi viejito? merezco un poquito más de cariño de parte de Ud., como premio? Sí.

Como pronto partiremos de esta Escuela a Portorose, es necesario me escriban con la antigua dirección del Consulado General del Ecuador en Génova, que de ahí me mandarán».

Aquí termina la interesante narración del raid final hecho a Turín por el Alférez Salazar. En condiciones más o menos análogas realizan su raid final, para obtener su Brevet, los otros pilotos.

Algo que se destaca a primera vista, leyendo estas cartas, es la confianza en sí mismos que manifiestan todos. Al comenzar un vuelo o hacer algo meritorio, piensan en su Patria lejana, en su hogar querido, y por honrar a éstos, se juegan diariamente la vida, en un afán noble de figuración: quieren que el zumbido de sus hélices repercuta por siempre en los ámbitos de esa Escuela, evocando sin cesar el glorioso nombre de su Patria: ECUADOR.



Terminado el período de instrucciones que se había previsto y después de verificados los exámenes correspondientes, se concede los Brevet de Mecánicos, Motoristas y Armadores, a los siguientes alumnos.

MOTORISTAS:

Julio Salazar
 Carlos López
 Carlos Tulcanaza
 Arturo Molina
 Humberto Vivanco
 Manuel E. Paz y Miño
 César Jarrín
 Gonzalo Altamirano
 Francisco Díaz
 Carlos Baca
 Jorge Soasti
 Galo H. Martínez
 Humberto Troya
 Telmo Reiva

ARMADORES:

Manuel Parra
 Arturo Menéndez
 Carlos Bolaños
 Vicente del Hierro
 Juan A. Tenezaca

En los últimos días de noviembre de este mismo año, por «necesidades del servicio y razones técnicas», así

reza el Decreto, se crea en el Ministerio de Guerra, el Departamento de Aviación, nombrando Jefe del mismo al Capitán Pedro Traversari, quien permanece en este cargo hasta mediados del año 1929.

En enero del año 1928, regresan al país, ya brevetados, los cuatro oficiales que terminaran sus cursos de pilotaje en Italia, Teniente Agustín Zambrano, Luis A. Mantilla, Jacinto A. Vélez y César Borja.

Vienen entusiastas y con afanes de renovación; quisieran hacer de la Aviación de su Patria una verdadera Arma, sacándola de ese marasmo en que yace, para lo cual pretenden su reorganización.

El Gobierno, lejos de estimular a estos pilotos que han recibido una instrucción eficiente en Italia y que, además, son Oficiales del Ejército, mal aconsejado o desorientado, no sé, contrata para Director Técnico al aviador italiano Elia Liut, el cual, si en verdad es hábil piloto no está preparado para desempeñar el cargo que se le confía: el contrato se firma en julio 15 de 1928, asignándole el sueldo de UN MIL SUCRES.

Finalmente, nuestros pilotos se encuentran, otra vez ante el problema del material de vuelo inservible e inadecuado para continuar su perfeccionamiento. Es preciso que sean renovados totalmente todos aquellos aparatos que yacen en montón informe en los hangares. Esto requiere una asignación muy fuerte que no es fácil conseguir. Mientras tanto, Zambrano, Mantilla, Vélez y Borja, vehementes por demostrar de cuanto son capaces, con riesgo de sus vidas, vuelan en lo que pueden para mantener, por lo menos, su entrenamiento; más los aviones no responden a sus esfuerzos y, ante la realidad tristísima, se ven obligados a vegetar en un rincón de su campo, viviendo del recuerdo de los triunfos alcanzados en tierras lejanas, sin comprender cómo el Gobierno pudo hacer un gasto tan ingente en ellos, para, luego, regresarlos a su Patria y ponerlos al frente de escombros.

El Capitán Luis A. Mantilla, deseoso como todos, de levantar el espíritu en favor de su Arma, realiza el raid Quito—Tulcán; fatalmente, al aterrizar, una mujer imprudente cruza la pista, choca contra el avión y muere. El

avión sufre el destrozo de las alas y el piloto queda ileso. Este nuevo accidente abre un abismo más.

Como esfuerzo supremo y último, se concentra el personal en la ciudad de Guayaquil, al mando del Capitán Guillermo Freile, Comandante de la Compañía de Aviación con miras a una reorganización completa. Este simple movimiento de personal no es, no puede ser, una solución al problema que, como he dicho, radica en el material, sin cuya adquisición no es posible hacer Aviación.

El Capitán Zambrano, distinguido alumno de la Garbardini, en Italia, acostumbrado como estaba a hacer locuras en su antiguo campo de Cámeri, es uno de los más entusiastas por volar. Dado su espíritu altamente temerario, cualquier aparato le parece bueno, y es por esto que, al pretender pilotear un avión que había sido recientemente reparado y que no estaba en buenas condiciones, el primero de octubre de 1928, cae víctima de su arrojo en el campo «El Cóndor» de Durán (Guayaquil).

Su fallecimiento trágico conmueve profundamente a toda la Nación, la Aviación Ecuatoriana pierde un «AS» y los aviadores un noble camarada. La sociedad guayaquileña, en ferviente homenaje de simpatía al brillante piloto, acompaña su cadáver hasta la morada eterna en un imponente desfile: un reto a la Muerte que parece ensañarse en los jóvenes pilotos y en nuestra naciente Aviación.

Sus compañeros, los Capitanes Mantilla y Vélez, le rinden también los honores póstumos, evolucionando, en dos aparatos, durante todo el desfile, y después que se cierra su tumba queda resonando en su sepulcro, el último adiós de esas hélices.

No podían faltar las voces amigas en este momento supremo de la despedida. Muchos oradores tomaron la palabra. Transcribo el hermoso discurso del Sr. Pablo Hannibal Vela. Heo aquí:

«CAPITAN AGUSTIN ZAMBRANO BARREIRO:

En estos instantes de trágica emoción, la Patria, que es también sentimiento ciudadano, se ha congregado, aquí, alrededor de tu cadáver, como una inmensa corona de dolor, hecha de hombres, que lloran como niños; hecha de corazones, que sufren su infortunio, y hecha de lágrimas,



ALFÉREZ JOSÉ GONZALO SALAZAR.—Cayó en aguas del Adriático, en Portorose (Trieste) el 22 de Julio de 1927.—Piloteaba un hidroavión «CANT» y se disponía a aguarizar, cuando una súbita vuelta de campana del aparato lo precipitó al mar, de donde fue rescatado a los ocho días de búsqueda incesante.—Parece que se llegó a establecer que fue un acto de sabotage, ya que encontraron rotos los cables de comando, y la misma casa (Cossulich) pretendió indemnizar a los padres de este oficial.



El Capitán Agustín Zambrano pronuncia su discurso de despedida ante los despojos del Alférez Salazar, momentos antes de ser conducido al cementerio de Pirano (Trieste),

que humedecerán, eternamente, el recuerdo de tu nombre.

Caíste. El ave negra del destino vigiaba —traidora— el minuto fatal de la tragedia. Eras una de las víctimas ya elegida por ella. Bajo el cielo azul de Italia, quizás rozó con sus alas tenebrosas los cabellos de tu frente de prócer de los aires; pero tu hélice victoriosa y audaz la ahuyentó de tu camino....

¡Qué triste desengaño! La Patria, orgullosa y tranquila, te creía ya salvado; veíase en la claridad del horizonte alzarse tu figura de titán de los vientos, de domador de huracanes, y presentía tus proezas condorianas, luchando, arriba, por encima de los campos floridos de las enhiestas cúspides andinas y de las ciudades atónitas, como un gallardo Artagnan de nuevos tiempos, en esos torneos sublimes, cuasi mitológicos, de la más poderosa arma moderna. Mas, el Destino, inexorable y rudo, oteaba su presa. El ave tenebrosa, cruzó los mares, franqueó nuestros cielos, y una mañana inesperada, insospechable, salió a tu encuentro, te clavó las garras y devoró tu vida como un bultre insaciable, cuyo instinto hubiese sido como un soplo fatídico dentro de las entrañas de acero de la máquina fatal.

¡Capitán Zambrano! Contigo desaparece un cuarto de siglo de esperanzas; contigo se derrumba, estrepitosamente, una gran ilusión; contigo caen: el soldado valeroso, el amigo noble, el hermano ejemplar.

Pero, al caer, con tu caída trágica, has conmovido los nervios de la Patria, tal como si la misma tierra ecuatoriana fuese un gran corazón vivo y sensible, al recibir el golpe.

¡Capitán Zambrano! Poseías una inteligencia superior y un corazón de cristal: se ha roto el frasco, pero la esencia queda flotando en el ambiente nacional, como un suave perfume de tu nombre.

Y ahora, al llegar el momento del decollage definitivo, tu espíritu de ave remontará las alas y, como otro avión impalpable e invisible, surcará el azul desconocido, en medio de columnas infinitas de acacias y cipreses, bajo un arco de triunfo de laureles; lejos de las miserias terrenales, cerca de los zafiros de otros cielos, hacia el Eterno Oriente, hasta llegar, por fin, como en un dulce aterrizaje —pájaro

leve y transparente— sobre la mano abierta del Gran Arquitecto del Universo, que te espera».

El Capitán Guillermo Freile, pronuncia también un muy significativo discurso, que lo termina con esta expresiva frase: «Una Ala menos y una Gloria más».

Con motivo de esta tragedia, la revista guayaquileña «Ecuador Ilustrado», publica algunos párrafos de unas cartas dirigidas por el aviador Zambrano a uno de sus hermanos. No he podido sustraerme a la tentación de reproducirlas por el valor que encierran:

«Cámeri, 15 de marzo de 1927.—Recordado hermano:— Con grande pesar tengo que dirigirme esta vez, para decirte por qué en vez de publicar las correspondencias que te mandan Duarte y Vélez, metes mi fotografía a que grite a voz en cuello un autobombo; qué mal concepto tienes de mí, buen hermano. De hoy en adelante no irán mis letras más al Ecuador, ASI, A NADIE; todos me traen una grande desconfianza; me da miedo decirles que existo.

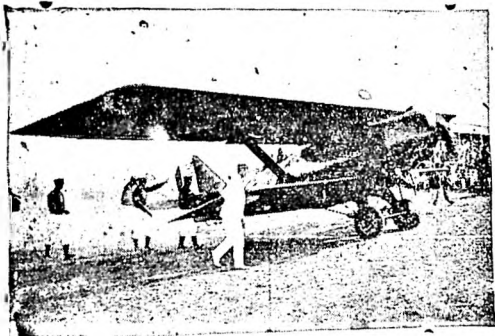
No te admire que con grande pesar, cierre mis comunicaciones; no puedo menos, me tomarían más tarde por un elemento falso de propaganda. Falta que yo ponga otra Revista y te saque como al mejor de los periodistas del Ecuador, esa es la idea que da una fotografía que sale de lo normal.— En fin, esta carta te dará idea de lo gratísima que ha sido tu Revista entre nosotros, ya que así me acarrearás el odio de mis propios compañeros, conjuntamente con el poco aprecio de tu Revista. Elemento que sirve para que salga Canzini y el hermano, mientras hay oficiales que te han mandado correspondencias dignas de publicar y que has hecho poco caso, como si fuera bastante con mi bella figura.— Ojalá te olvides de tu hermano que no te ha hecho ningún mal.— (f) A. Zambrano. Me imagino no volverás a publicar la otra fotografía que te mandé en una carta anterior».

La revista aludida, al transcribir las cartas del malogrado piloto, hace ciertas consideraciones, que las copio también a continuación:

«Un arrebatado celo de amor propio lo llevó al trágico fin que el País entero ha deplorado dolorosamente: pudo él, como tantos otros, salvarse, descendiendo con la segu-



CAPIITAN AGUS-
TIN ZAMBRANO.
Cayó el 1º. de
octubre de 1928,
cuando probaba un
avión «SVA» re-
cientemente repa-
rado, en el Aeró-
dromo «El Cóndor»
de Durán. En Ita-
lia se clasificó entre
los sobresalientes
de la Escuela Ga-
bardini.



Visita de los pilotos franceses Costes y Lebrun en el
año 1928.

ridad de salir ileso, pero con la premeditación obligada de destruir el aparato; pero él, que en su record incontable de vuelos arriesgadísimos no había registrado ningún fracaso; él que había merecido las más efusivas felicitaciones en Italia y París, por la maestría y audacia de sus vuelos, prefirió sacrificarse heroicamente en su inaudito empeño de pretender salvar el aparato, antes que salvarse y destruir el avión, en su País, donde hubiera confirmado la poca suerte que con las aeronaves han tenido en sus vuelos nuestros aviadores nacionales.

Para dar una idea de ese santo orgullo en que desarrolló todas sus aspiraciones de patriota y de soldado, veamos lo que vuelve a decirle a su hermano, después de haber éste escrito a Canzini, en un deseo ingenuo de procurarle un bien, recomendándolo:

Recordado hermano:—En estos días de completo reposo, entre vuelo y vuelo, me he concretado a leer tu revista que siempre me es grato recibirla, te felicito, porque comprendo que sigues adelante sin inconvenientes que destruyan tus justos esfuerzos; te agradezco y te felicito.

Paso al objeto principal de la presente que tanto disgusto me da decírtelo, ya que tú podrás comprender el efecto que habrá causado en mí lo que a continuación te explico: Canzini recibió una carta tuya y con la sencillez más grande comienza a dar lectura entre nosotros, cuál mi sorpresa cuando oigo sonar por allí mi nombre en medio de una recomendación, deteniéndose sin concluir; yo hubiera deseado que él concluya, mas la debilidad delante de muchas debilidades me hizo detener ante el pasticho de una recomendación que pueda favorecerme. Sí, hermano, te has olvidado que entre tu amistad y la de Canzini jamás debía mediar mi nombre, ya que eso solamente exigía de él una injusticia; para mis compañeros, la duda, y para mí, un triste, muy triste desengaño. Porque mi manera de pensar, tú muy bien la conoces desde aquel día que tú me dijiste: «salúdame a Canzini» y muy claro me parece haberte contestado: «recomiéndale a Duarte o a otro compañero». Yo esperaré auxilio de mis hermanos cuando ya mis energías se hayan agotado y no en el caso como el presente demasiado humillante para un hombre que ya va a cumplir los 27

años, como yo; si, Héctor, tú debes saber que con ese favor nacido de tu ingenuidad de buen hermano, me has hecho un daño que no sé medirlo en estos momentos; mañana cualquiera dudará de la buena fe de mis obras. Espero con muchos sacrificios reconstruir lo que yo llamo mi propia satisfacción, porque jamás he querido quedar bien ante nadie sino ante mí mismo; por lo tanto te pido que me ayudes en mi obra, no escribiéndole más a Canzini, como primer punto, y, después, no contestarle: fórmese buena o mala idea; el resto pienso yo.

.....

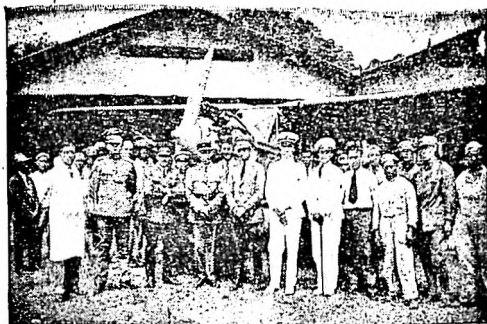
Estas cartas nos revelan al hombre, en el sentido más amplio de la palabra. Ojalá en todas las cosas y en cualquier circunstancia, hiciésemos lo propio: no hablar mucho de nosotros mismos. Fatalmente, debilidad nuestra es aquella del autobombo: cualquier labor insignificante, cualquier DEBER cumplido, es publicado por la prensa en forma aparatosa: el prurito del «YO». Este espíritu acaba con toda organización, destruye todo los lazos y crea el antagonismo que se transforma en Furia. Nuestra Aviación está plena de estos vicios, y a esto, de un modo especial, se deben todos los fracasos,



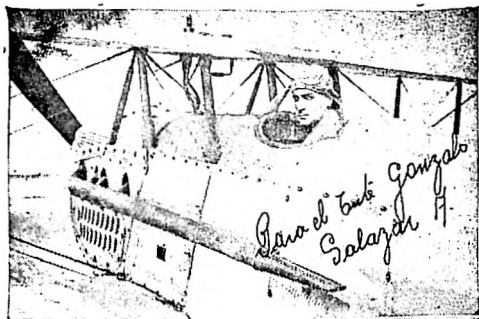
1929 — 1934

Los gobiernos sucesivos, escarmentados con estos ensayos tan costosos y ante la oposición de la opinión pública, se eximen de hacer algo efectivo, limitándose a sostener un pequeño grupo de aviación, al que se lo mantiene a DIETA.

El señor Coronel Carlos A. Guerrero, Ministro de Guerra el año 1929, sale de este marasmo y adquiere dos aviones Travel—Air, provistos de motor Curtiss—Wright de 220 HP. Buenas máquinas, indudablemente, con las que se comienza el enténamiento. Se realizan algunos raids, de los cuales merece especial citación el vuelo directo de



Los aviadores peruanos Pinillos y Zegarra, rodeados del personal de la Compañía de Aviación, en su visita al Ecuador en junio de 1929.



CAPITAN CESAR BORJA.—Víctima de un accidente de aviación mientras realizaba la primera etapa del raid de circunvalación Latacunga-Manta-Loja-Guayaquil-Latacunga en compañía del Capitán César Monge y del mecánico Leonidas Serrano. Falleció instantaneamente el 19 de agosto de 1932. Sus compañeros de vuelo sufrieron fuertes contusiones.

Guayaquil—Quito, que lo realizan, en forma brillante y por primera vez, nuestros pilotos, en la siguiente forma: El Travel—Air R1, piloteado por los Capitanes Luis A. Mantilla y Jacinto A. Vélez y el R2 por el Capitán Cosme Renella y Teniente César Borja. Emplean 2 horas y 30 minutos.

Este magnífico raid, hace renacer, por centésima vez, el entusiasmo por la Aviación; pero de aquí no se pasa. No hay un plan determinado ni criterio militar: se vuela muy escasamente, por temor al desgaste del material con un trabajo continuado.

En estas condiciones, le toca al Ecuador celebrar el Centenario de la muerte del Mariscal Antonio José de Sucre. Todo el país y especialmente la Capital, se visten de gala para ir en peregrinación a la Cima de la Libertad, en el Pichincha, en donde hace más de un siglo venciera el General Sucre a las huestes españolas.

Todos los pueblos Bolivarianos envían sus delegaciones y de Colombia, en misión especial, viene en vuelo el Capitán de Aviación don Benjamín Méndez, piloteando un «Falcon».

Llega a Quito el 3 de junio de 1930, escoltado por nuestras dos máquinas. El 5 se realizan varios vuelos sobre la ciudad, en momentos en que se llevan a cabo las diferentes ceremonias que constituyen el Programa elaborado para el efecto. Después de haber hecho algunas evoluciones, regresan al campo de aterrizaje, con tan mala suerte el Capitán Vélez, que, cuando se dispone a tomar el campo, una de las alas del avión, por un descuido del piloto, seguramente, roza en uno de los innumerables árboles que circundan el aeródromo y se viene al suelo destrozándose. El Capitán Erazo, que le acompaña como pasajero, queda mortalmente herido y el piloto fuertemente contusionado.

Este nuevo accidente, es un golpe mortal para la Aviación. Cunde por doquiera el descontento; una avalancha general se desata contra los pilotos, a quienes se les acusa de destrozarlo todo. Pero, me pregunto, puede exigirse más a un personal falto de entrenamiento que vuela de tiempo en tiempo y al que, con una persistencia inconcebible, se le niega todo recurso, dándole, gota a gota, lo indispen-

sable para no hacerle parecer de una vez? Es posible hacer Aviación en estas condiciones? Mil veces no: hemos malgastado impunemente, sacrificando en aras de nuestro quijotismo, una juventud preciosa que pudo glorificar al Ecuador en otras circunstancias y, acaso, en otras actividades.

Lo más honrado hubiese sido, sin duda, terminar con aquella pantomima, para no reorganizar la Aviación, sino cuando las posibilidades económicas permitieran hacerlo a ciencia y conciencia; sobre bases más definitivas; con programas técnicos determinados y contratando instructores, no «voladores», aspectos que difieren absolutamente.



El 1º de febrero del año 1931, se incorpora a la Compañía de Aviación, el señor Teniente César Monge S., que acaba de llegar de la República de Cuba, en donde permaneciera el tiempo prudencial para obtener su Brevet de Piloto Militar, aprovechando de unas becas concedidas por el Gobierno de dicha República. Oficial pundonoroso, deja buenas impresiones en su Escuela de Aviación, en la que ha sabido distinguirse.

Con miras de hacer alguna negociación con el Gobierno, el señor Teodoro Levy Gildred, importa un avión marca «RYAN», provisto de motor Wright Wirlwind, de 300 HP. y al que le denomina «ECUADOR». Lo trae en vuelo, piloteándolo, desde Cristóbal (E.E. UU. de A.) y llega a Quito el 31 de marzo de 1931. Es una máquina de muy buenas características. El Gobierno la adquiere en magníficas condiciones de precio y entrega a la Compañía de Aviación.

De nuevo son dos aviones disponibles: cifra fatídica. Los pilotos que están deseosos de hacer algo, creen que, por fin, ha llegado el momento y, entusiastas, se dedican a hacer vuelos de entrenamiento, con el criterio de establecer, muy pronto, el correo interprovincial.

Aprovechando de las características de esta máquina, especialmente la de su autonomía, comienzan a realizar

vuelos, con alguna frecuencia, a distintos lugares de la República. Se hacen varios ensayos llevando correspondencia de Quito a Guayaquil y viceversa, con todo éxito.

Pero he aquí que de nuevo un accidente más viene a interponerse en el camino. El 26 de junio de 1932, el Capitán Jacinto Vélez, piloteando el R2, último de los Travel Air, se estrella en el mismo aeródromo de Cotacollao: perecen dos niñas Yoder que van como pasajeros y el piloto sufre fuertes contusiones.

A pesar de todo, se proyecta un raid de circunvalación por la República. Se determinan las diferentes etapas del vuelo, así: Latacunga—Cuenca—Loja—Guayaquil—Manta—Quito.

El 22 de julio del año arriba citado, parten de Latacunga los Capitanes Luis A. Mantilla y Cosme Renella, acompañados del mecánico Bruno Ceccoville. En pocos días termina el raid, arribando a la Capital de la República sin novedad.

De inmediato se piensa en un segundo vuelo, que deben verificarlo el Capitán Monge y el Teniente Borja, acompañados del mecánico Serrano, de la misma Compañía de Aviación. Las etapas serán: Latacunga—Manta—Cuenca—Loja—Guayaquil—Quito.

El 19 de agosto del mismo año, lo inician desde Latacunga. Fatalmente, una densa neblina les obliga a buscar un campo de emergencia, y, al pretender el aterrizaje, el rozamiento de una de las alas del avión con un árbol, hace que termine en un accidente, del cual resulta muerto instantáneamente el Teniente Borja y con algunos golpes y quemaduras el Capitán Monge, así como el Mecánico Leonidas Serrano.



Cuando se produce este accidente, llegan dos aviones Curtiss—Osprey, pedidos por el Ministro de Guerra, señor don Leonardo Sotomayor y Luna.

Apenas armados comienzan los pilotos sus vuelos de entrenamiento en las flamantes máquinas. La Aviación

tiene que intervenir en una contienda armada, provocada por la rebelión de las tropas de la guarnición de Quito.

Como es muy natural, sus tareas se reducen a reconocimientos y observaciones, pero sirven también como medio de enlace entre las tropas que operan en el Norte y Sur. Pilotea el avión el Capitán Luis A. Mantilla y como observador el Capitán Cosme Renella.

En una de las incursiones sobre la Capital, lanzan la siguiente Proclama, pidiendo la rendición de la guarnición de la plaza:

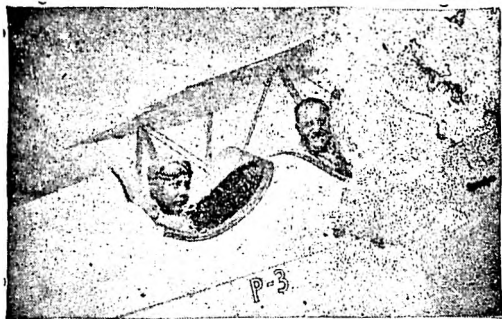
«PUEBLO DE QUITO»

Nuestras tropas que luchan por el honor nacional, por la verdadera Constitución y por impedir que un régimen clerical, de opresión y atraso, retorne al Poder, se han visto en el doloroso caso de atacar a esa noble y liberal ciudad, quizá con peligro de su población, obligadas a ello, por el cumplimiento de un ineludible y sagrado deber, y más que nada, por la ciega y satánica ambición de un extranjero y el círculo de explotadores que le rodean, que no ha vacilado en sacrificar el país a sus caprichos personales, en un loco afán de hacer efectiva la tristemente célebre frase, de «QUE CORRERA SANGRE ECUATORIANA HASTA EL TOBILLO».

Nuestro Ejército, compuesto de soldados que vienen de toda la República, ama y respeta a Quito, la noble ciudad; y por lo mismo, no desea ocasionarle el menor daño. Pero a vosotros os consta. Quiteños, que un grupo insensato de «COMPACTADOS FANATICOS» en quienes puede más el odio sectario que el amor al hermano, hace fuego sobre nuestros soldados desde las casas particulares, cometiendo así un crimen sin nombre. Por vuestra propia seguridad, Quiteños leales, os invitamos a que impidáis con todas vuestras fuerzas este procedimiento de los compactados, pues queremos advertir que si después de una hora de recibido este mensaje, no cesan los fuegos de las casas, nuestro avión procederá a atacar las casas donde se guarezcan esos malos hijos de la Patria, advirtiéndole que procederemos sin contemplaciones y descargando toda responsabilidad de lo que



Como quedó el avión «Travel-Air R-1» después del accidente que sufrió el Capitán Jacinto Vélez cuando volaba en compañía del Capitán Erazo. Este último falleció.



Momentos antes del despegue, el Capitán Cosme Rennella, acompañado del piloto Teniente Eduardo Solórzano, sonríe al fotógrafo. Van a realizar un vuelo de altura en uno de los aviones «Osprey» partiendo del aeródromo de Latacunga.

pueda suceder en los miembros de la Compactación y en sus organizadores y jefes.

Pueblo de Quito: Vuestro deber es apoyar a nuestros soldados, que defienden nuestra Patria, esa Patria Ecuatoriana por cuya libertad vosotros disteis el primer grito inmortal el 10 de Agosto. Vuestro deber es estar de pie en defensa de la Dignidad Nacional como el resto de la República, pues contamos con el apoyo de el Ejército de todas las Zonas Militares y con la adhesión de todas las poblaciones del Ecuador.

Soldados: A vosotros con quienes hemos combatido todo el día de ayer, os invitamos a volver al cumplimiento de vuestro deber del cual os habéis apartado, sin duda en un momento de ofuscación. Reconocemos vuestro valor; pero vuestra resistencia es inútil, pues contamos con fuerzas superiores, que hoy serán reforzadas hasta el doble, con la llegada de nuevas tropas; y sobre todo tenemos la superioridad de defender la santa causa de la Patria.

Cesad, pues, esa vuestra resistencia y que impere de nuevo la Paz de la República.



1933.—Bajo la Presidencia del señor Juan de Dios Martínez Mera y por disposición expresa de este Mandatario, el Ministerio de Guerra hace gestiones para la formación de la Escuela Militar de Aviación. Al efecto, se inscriben en el Departamento de Aviación, cuantos quieran ingresar en ella.

Se presentan alrededor de 130 aspirantes, a los cuales se les somete a rigurosos exámenes médicos, exámenes que son los únicos, hasta ahora, hechos en la forma más completa posible. Varias son las comisiones de cirujanos encargadas de estas pruebas: una Comisión se compone del Cuerpo de Cirujanos del Hospital Militar de Quito; el señor doctor Pablo Arturo Suárez, verifica, gratuitamente, en sus propios gabinetes, los exámenes radiológicos; finalmente, el señor Jorge Andrade Marín, profesor del Colegio Nacional «Mejía», lleva a cabo los exámenes psico—fisiológicos.

Como resultado de estas pruebas, son declarados aptos los siguientes, en orden de eficiencia:

Teniente	Gerardo Terán
Alférez	Cristóbal Sandoval
Señor	Jorge Piedra
Cadete	Gustavo Dominguez
»	César Samaniego
»	Luis F. Jácome
Teniente	Gonzalo Orbe
»	Carlos A. López
Señor	Alfonso Sánchez
»	Enrique Buitrón
»	Bolívar Deidán
»	Carlos Vela
»	Enrique Mosquera

Sin embargo de esta selección y de tanto entusiasmo, como desapareciera la angustia que obligara a seguir este procedimiento, suspéndese toda gestión de organización de la proyectada Escuela, en espera de una mejora económica que permita hacerlo debidamente.



El señor Coronel Carlos Alberto Romero, Ministro de Guerra el año 1934, adquiere un avión «WACO», y aprovechando del piloto señor George A. Jones que enviara la casa para la entrega de este avión, se le contrata para Instructor Técnico, con la pensión mensual de cuatrocientos cincuenta dólares.

Con el nuevo Instructor, se crea una especie de Curso de Pilotaje, que lo inaugura oficialmente el doctor don Abelardo Montalvo, Encargado del Poder, en agosto de 1934. Presencia la ceremonia el Presidente Electo, doctor don José María Velasco Ibarra.

Se aceptan como alumnos a varios de los que fueron seleccionados en los exámenes médicos verificados el año anterior, a muchos civiles y, además, al personal de tropa perteneciente al Grupo de Aviación.

He aquí la nómina:

Teniente	Félix A. Guerrero
Alférez	Cristóbal Sandoval
señor	Jorge Piedra
»	Gustavo Dominguez
»	Alfonso Sánchez
»	Bolívar Deidán
»	Ricardo Mosquera
»	Alejandro Andrade
»	Gonzalo Torres
»	Enrique Carrillo
»	Méntor Villagómez
»	Hugo Hoyos
»	Jaime Ayala
»	Jorge O. Poveda
»	Julio C. Samaniego
»	César A. Larrea
»	Félix Solís
»	Alfredo Jaramillo
»	Leonidas Serrano
»	Hugo Caicedo
»	Pedro R. Valencia
»	Gabriel Cevallos

Nómbrese Profesores, en las asignaturas que se indica, a los siguientes Oficiales:

Capitán	Samuel Reyes	de	Leyes Militares
»	Jacinto A. Vélez	»	Aeroplanos y Radiote- legrafía,
»	Carlos H. Calderón	»	Topografía
Teniente	Nicolás López V.	»	Matemáticas y Navegación
»	Ernesto Moscoso	»	Meteorología (Aérea)
Mayor	Cosme Rennella	»	Fotografía Aérea.

Se inician las labores, con todo entusiasmo, pero el personal de alumnos es tan heterogéneo, por haber sido reclutado sin mayores exigencias los más de ellos, que constituye un nuevo fracaso. Más aún, los aviones Osprey son inadecuados para la enseñanza primaria de pilotaje. Como consecuencia, se clausura la Escuela pocos meses después.

Finalmente, como llegaron al país algunos de los oficiales que efectuaban sus Cursos de Pilotaje en Estados

Unidos y Chile, el Instructor contratado, señor Jones, comienza á enseñarles doble comando en el Osprey; mas, como se considera excesiva la pensión que se le paga, dado el poco trabajo, el nuevo Gobierno cancela el contrato y nos quedamos a fojas una y con un avión. Cabe aquí la frase: **SE HABIA ARADO EN LAS NUBES!!**



1 9 3 5 — 1 9 3 6

El señor doctor don José María Velasco Ibarra, es el Presidente Constitucional de la República.

Magistrado inteligente, en cuyo cerebro bullía el afán de renovación, se propuso dar una orientación nueva a todas las instituciones nacionales, organizando las diferentes fuerzas de la Administración Pública que yacían en estado de descomposición, por muchos conceptos.

Antes de entrar al ejercicio de su elevado cargo, ya Electo, efectúa una gira por varios países sudamericanos y puede apreciar, de cerca, su situación económica y cultural. Casi todos sus viajes por América, los realiza en avión; y así, puede admirar imponentes vuelos de escuadrones aéreos. Desde entonces, se despierta en su espíritu emprendedor el anhelo de tener algo semejante en su Patria.

Vehemente por temperamento, tan pronto como asume el Mando, comienza la **depuración** (no exenta, por cierto, de ligerezas e injusticias) y se propone imprimir, desde el comienzo, nuevos rumbos a su administración.

Su primer Ministro de Guerra, el señor don Atanasio Zaldumbide, no está en su elemento, a pesar de haber desempeñado esta Cartera en época anterior; por consiguiente, no puede secundar al señor Presidente de la República, en su empeño de reorganizar el Ejército. Por cuestiones que se suscitan al poco tiempo de hallarse al frente de dicho Ministerio, renuncia el señor Zaldumbide y, en su reemplazo es nombrado el señor Coronel don Ricardo Astudillo, jefe de mucho prestigio en el Ejército.



SEÑORITA ALICE MARTINEZ SWEET, proclamada **MIS CONDOR** al inaugurarse la Escuela Militar de Aviación, en Guayaquil, el 8 de diciembre de 1935



1935. Instructores y alumnos de la Escuela Militar de Aviación,

Hombre dinámico y emprendedor, el Coronel Astudillo, se aprovecha del apoyo incondicional del Primer Mandatario y aborda valientemente y con acierto, el problema de la organización del Ejército.

Una de sus primeras preocupaciones, naturalmente, es la Aviación, arma moderna que había adquirido inmensa preponderancia en todo el mundo y que en el país no es sino algo nominal, pese a todos los esfuerzos y a las cantidades enormes invertidas en el transcurso de muchos años.

Con entusiasmo digno de la causa, comienza por seleccionar el personal; luego suscribe un contrato para adquisición de aviones de escuela e inicia las gestiones para la contratación de un instructor experto. Como es urgente acondicionar las dependencias del Aeropuerto «Simón Bolívar», en donde debe funcionar la futura Escuela Militar de Aviación, asigna una cantidad para vajilla, muebles, etc. etc.; en una palabra, de cuanto es preciso y posible para cumplir una parte de su vasto problema.

Cuando se encuentra en pleno desarrollo de su plan, cuestiones políticas lo alejan del Ministerio y del Gobierno. Pero la simiente está echada y no en vano: hoy es una hermosa realidad nacional y un baluarte inconmovible para la defensa de la Patria.

Un acto de estricta justicia impone citar al Coronel Astudillo entre los propulsores de la Aviación Ecuatoriana: su nombre debe ser imperecedero en los anales aviatorios del país, sin olvidar, por cierto, al doctor Velasco Ibarra, que supo prestarle un apoyo sin límites.

Por Decreto Ejecutivo No. 602, de julio 3 de 1935, se crea la Escuela Militar de Aviación, con sede en Guayaquil; más tarde, en el mes de setiembre, nómbrese Director de la Escuela al señor Mayor Luis A. Mantilla y Subdirector al Mayor Jacinto A. Vélez.

En octubre 25 se designa a los siguientes Oficiales, Alumnos de la expresada Escuela:

Teniente	Catón Cruz
»	Francisco Oliva
»	Leonidas Hidalgo
»	Guillermo Hidalgo

Teniente	Humberto Marín
»	Jaime Chiriboga O.
»	Ernesto Dávalos
»	Eduardo Solórzano
»	Gerardo Terán
»	Eduardo González
»	Ernesto Muñoz Borrero
»	Carlos Cabezas Moncayo
»	Bayardo Tobar
»	Cristóbal Sandoval
»	Gonzalo García

Por decretos posteriores se nombra alumnos a los Tenientes Galo Almeida, Guillermo Cabrera y Alférez de Reserva Jorge Piedra; sin embargo, pocos días después se declara insubsistente el nombramiento de los Tenientes Ernesto Dávalos, Guillermo Hidalgo y Guillermo Cabrera.

Cumplidos todos los requisitos legales, nuestro Cónsul General en New York, celebra un contrato, en representación del Gobierno, con el piloto señor James H. Gray, al que se le nombra Instructor Técnico de la Escuela Militar de Aviación, tan pronto como arriba al país.

De inmediato se procede a la reglamentación interna de la Escuela. Se divide en dos períodos la instrucción: el primero, de pilotaje; y el segundo, de entrenamiento avanzado y aplicaciones militares. Se designa profesores en las diferentes asignaturas, a los siguientes Oficiales: Mayor Carlos Rentería, Teniente Nicolás López V., Teniente de Fragata Ernesto Moscoso y señor James H. Gray.

Terminadas todas estas cuestiones previas, el 8 de diciembre de 1935, se lleva a cabo, con toda solemnidad, en el Aeropuerto «Simón Bolívar» de Guayaquil, la inauguración de la Escuela.

Como es natural suponer, este acto constituye un paso de alta trascendencia en la vida nacional; el pueblo guayaquileño, patriota y entusiasta hasta el delirio por la Aviación, se aglomera en el Aeropuerto para presenciar la ceremonia; todas las autoridades civiles y militares del Puerto se hallan congregadas junto con lo más representativo de la ciudad.

Poco antes de las diez de la mañana, una delegación de la Escuela, recibe a un grupo de distinguidas damitas que, invitadas expresamente, van a ser las Madrinas de los aviones y de cada uno de los Oficiales Alumnos. He aquí la nómina: María Pía Guerrero Valenzuela, María Antonieta Pólit, Pepa Rubira Ycaza, Julia Evelina Plaza Dañín, Gladis Dillon Reimberg, Rosita Ycaza Galecio, Lolita Amador Ycaza, Maruja Aray Marín, Isabel Estrada Ycaza, Alice Martínez Sweet, Angélica Roca Dañín, Victoria Cuchalón Banegas, Leda Bayas, Diamela Camacho, Lucha Gómez Icaza y Maruja Baquerizo Lince.

A continuación, el Mayor Luis A. Mantilla, Director de la Escuela, dirige un expresivo discurso alusivo a la inauguración, terminado el cual, el señor Jefe de Zona, Coronel Federico Gortaire, declara inaugurada oficialmente 'la Escuela. Luego se llevan a cabo espectaculares vuelos acrobáticos que los realizan los señores Mayor Luis A. Mantilla y James H. Gray, vuelos que entusiasman al "público y especialmente a los futuros pilotos que siguen hito a hito la evolución de los aparatos. Cuando estos aterrizan, la concurrencia pasa al Casino de los Oficiales, en donde se desarrolla una fiesta social, que se inicia con la elección de «MIS CONDOR». De entre las bellas Madrinas se elige, por suerte, ya que no es posible decidirse de otra manera, a la señorita ALICE MARTINEZ SWEET, quien recibe el homenaje de admiración y pleitesía que le rinden sus «pupilos» como la concurrencia; «Miss Condor» agradece entusiasmada las felicitaciones y se ciñe la franja simbólica de su soberanía aérea.

Con tan buen augurio, el Curso inicia al siguiente día sus labores, con entusiasmo y constancia infatigables. Sucesivamente van volando solos cada uno de los pilotos, pero debo mencionar al Teniente Jaime Chiriboga, quien es el primero de su Curso, que lo hace, después de 10 horas de doble comando, en forma impecable.



Al frente de la Cartera de Defensa Nacional, se encuentra el señor Coronel Carlos Alberto Enríquez.

- El nuevo Ministro, con mucho criterio, no pretende sistemáticamente, deshacer cuanto se ha iniciado; por el contrario, todas sus gestiones, puede decirse, son la consecuencia de lo anterior.

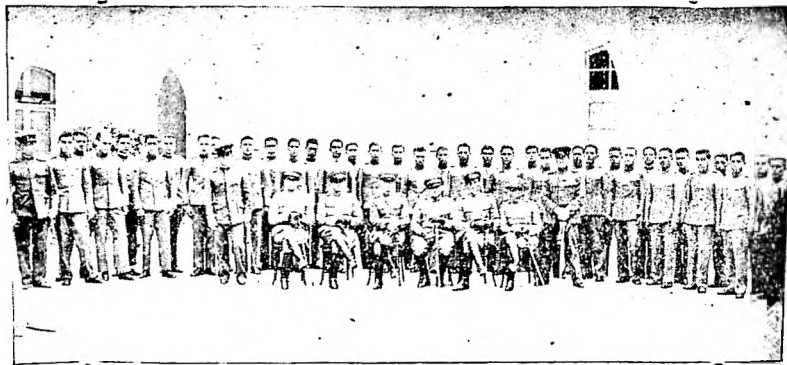
Al decretar la nueva Ley Orgánica Militar para el año 1936, cámbiase la denominación de «Departamento de Aviación» por el de Inspección de Aviación, adscrita, esta última, al Comando Superior del Ejército. Se suprime, además, el Grupo de Aviación y se crean los Aeropuertos: «Mariscal Sucre», de Quito; «Cotopaxi», de Latacunga; y «Chimborazo», de Riobamba. El Aeropuerto «Simón Bolívar» que fuera declarado en servicio en marzo del año 1935, es elevado a la categoría de Aeropuerto Mayor.

El 13 y 24 de enero, en el orden, se dictan dos decretos: el primero, se refiere a las Gratificaciones de Vuelo al personal de Aviación; el segundo, al cultivo de árboles y varias construcciones en las inmediaciones de los aeropuertos.

Como el primer curso de aviación, no ha mucho inaugurado, está dando resultados magníficos, el Ministerio de Defensa, en el afán de aumentar el número de sus pilotos militares, organiza un nuevo Curso Intensivo de Aviación, con personal civil, para lo cual hace un llamamiento a la juventud ecuatoriana, que responde en forma maravillosa, inscribiéndose en la Inspección de Aviación, para ocupar 30 becas que el Gobierno concede.

Se procede a una selección rigurosa del personal inscrito, verificada la cual, se nombra cadetes del expresado Curso, a los siguientes aspirantes:

Gabriel Gangotena	Oswaldo Endara
Gil Antonio Jaramillo	Teodoro Carrión
Jorge García	Jorge Salvador
Rafael Ramos	Alcibíades Veintimilla
Eduardo Arcos	Carlos Chiriboga
Jorge E. Arroba	Hernán Tamayo
Galo Leroux	Víctor Meneses
Ernesto Cedeño	Jorge Vera
Augusto Rodríguez	Luis Sumárraga
Francisco Jiménez	Rodolfo Salgado



Personal Directivo, Docente y Alumnos del Curso Intensivo de Aviación, creado en Quito, por Decreto Ejecutivo de abril de 1936.

Gonzalo Gallo	Jaime Aguirre
Bolívar Oquendo	Edmundo Carvajal
Gonzalo Rodríguez	Manuel Serrano
Carlos Arboleda	Carlos A Dávila
Ernesto Delgado	Federico Sánchez
José Julio Barba	Bolívar Pico
Manuel Hidrobo	Benigno Soto
Julio C. Aguilar	Alfredo Donoso.

El señor Mayor Cosme Rennella y el Teniente Jorge A. Páez, son designados Director y Ayudante, respectivamente, de este Curso; y los siguientes Oficiales nombrados profesores, en las asignaturas que se indica:

Táctica Aérea.....	Mayor Pedro Trasversari I.
Navegación Aérea.....	Cap. de Navío Teodoro Morán
Organización y Táctica.....	Mayor Carlos Meneses
Topografía y Lectura de cartas	Capitán Gabriel Núñez
Fotografía Aérea.....	Mayor Cosme Rennella
Aeroplanos y Teoría de Vuelo	Teniente Jorge Páez M.
Motores de Explosión e Ins- trumentos.....	Mayor Jacinto A. Vélez
Radio.....	Teniente Pedro del Corral
Armas y Tiro.....	Capitán José Frechou
Leyes y Reglamentos Militares	Capitán Roberto A. Calderón
Educación Física y Deportes	

Comandante de Compañía es designado el señor Capitán Roberto A. Calderón y Comandante de Pelotón, los Tenientes Luis A. Rueda y Luis R. Piñeiros.



Tras una lucha incesante de muchos años, va a resolverse, por fin, el problema de la Aviación; los Poderes interesados que antes miraran a esta Arma como algo de lujo, comprendiendo ya su importancia, buscan una solución definitiva. Y es que el señor Coronel Enríquez, con mucho acierto y sin escatimar medios, está empeñado no sólo en secundar y continuar la labor que iniciara el Co-

ronel Ricardo Astudillo, sino que su intención va mucho más lejos: colocar a la Aviación Militar Ecuatoriana, en el rol que lo merece, de modo que responda a la denominación que tiene y a las necesidades de un país que, obligado por las circunstancias, necesita ser fuerte para ser soberano.

En estos momentos de triunfo y de entusiasmo, no faltan, desgraciadamente, las notas trágicas, a pesar de todas las precauciones y medidas tomadas.

Dos escuadrillas formadas, cada una, por tres aviones Trainer, salen de Guayaquil con dirección a la Capital de la República, el 2 de marzo de 1936. La primera comandada por el señor James H. Gray e integrada con los pilotos Teniente Nicolás López V. y Subteniente Marco A. Aguirre; la segunda, comandada por el Mayor Luis A. Mantilla, con los Subtenientes Ernesto Renella y Alfonso Vásquez Vera.

La primera, llega a Quito después de dos horas de vuelo a pesar de la llovizna incesante; la segunda, regresa a la base por el mal tiempo que encuentra al trasmontar la cordillera, para salir al día siguiente con el mismo rumbo. En efecto, así lo hacen; pero los pilotos Rennella y Vásquez, pierden contacto con el líder por la neblina y, extraviados, el primero aterriza en Quinindé y el segundo en el sitio denominado «El Arenal», en las faldas del Chimborazo. Ambos aparatos se destrozan y los pilotos resultan fuertemente golpeados, principalmente Vásquez que tiene que hospitalizarse algún tiempo.

Alrededor de este asunto surgen los comentarios desfavorables, especialmente contra el Mayor Luis A. Mantilla, que comanda la escuadrilla, por no haber conseguido alinear a sus números para la terminación del raid. Por otra parte, la simple disposición, implica una injusticia, por no decir otra cosa; pues siendo los pilotos López y Aguirre, los mejores, eran éstos, con el Mayor Mantilla, quienes debían integrar una escuadrilla, y el señor Gray con Renella y Vásquez, pilotos que se encontraban en ciernes, la otra. Hay aquí razones no solamente de carácter técnico, sino también morales.

Poco tiempo después, un mes más o menos, una nueva tragedia viene a interponerse en la marcha de la Escuela.

En la mañana del 1° de abril, en el Aeropuerto de Guayaquil, se lleva a cabo la instrucción de vuelo, de acuerdo con el horario del día. Han realizado sus prácticas algunos oficiales y el Alférez Jorge Piedra se encuentra en uno de los costados de la pista, esperando que aterrice un aparato para efectuar en él su vuelo. Pero he aquí que, en forma inesperada e inconcebible, el avión Trainer N° 12, piloteado por el Teniente Carlos Cabezas M., que se dispone a tomar la pista, saliéndose de ésta, se lanza contra Piedra, destrozándole con la hélice y dejándole instantáneamente muerto.

Qué pasó? Nadie puede explicarlo. El Teniente Cabezas Moncayo no sabe como pudo ser aquello. La aparición del Alférez Piedra al borde mismo de la pista, seguramente exaltó formidablemente su sistema nervioso y, muy a pesar suyo, se produjo la catástrofe.

Este acontecimiento conmueve profundamente al personal de la Escuela y a toda la Aviación; sus camaradas del aire, dolorosamente impresionados, procuran disipar la pena causada por la desaparición del compañero, entregándose con más ardor a sus ejercitaciones: un desafío a la Muerte cuya saña es realmente implacable.....

Jorge Piedra, Oficial distinguido y muy apreciado por sus condiscípulos, deja un gran vacío en la Escuela.



En la Capital de la República, mientras tanto, el 1° de abril se inaugura oficialmente el Curso Intensivo de Aviación, cuya ceremonia se realiza en el Colegio Militar, en presencia de las autoridades militares y de algunos invitados. Inmediatamente entra en funciones este personal, desarrollando el programa ya trazado.

Más tarde, el Ministerio de Defensa realiza algunos cambios reemplazando al señor Mayor Luis A. Mantilla con el Capitán Nicolás López V., en la Dirección de la Escuela de Aviación; del mismo modo, nombra Director del Curso Intensivo de Aviación, al señor Mayor Roberto A. Calderón, en lugar del Mayor Cosme Rennella; a la Inspección

de Aviación va el señor Coronel Carlos Enríquez Bermeo, en reemplazo del Mayor Pedro Traversari I.

Contemporáneamente con estas disposiciones, por medio de un Decreto, se refunden la Escuela y el Curso Intensivo de Aviación, en una sola dependencia: ESCUELA MILITAR DE AVIACION, formada por dos Cursos: el primero, lo integran los Cadetes recientemente incorporados, y el segundo, los Oficiales siguientes: Capitán Francisco Oliva y Tenientes Eduardo Solórzano, Gonzalo García, Cristóbal Sandoval, Humberto O. Marín, Leonidas Hidalgo, Jaime Chiriboga O., Gerardo Terán, Galo Almeida U., Ernesto Muñoz Borrero, Bayardo Tovar, Ernesto Rennella y Alfonso Vásquez Vera. Director de la Escuela es designado el Mayor Roberto A. Calderón y Subdirector, el Capitán Nicolás López V.

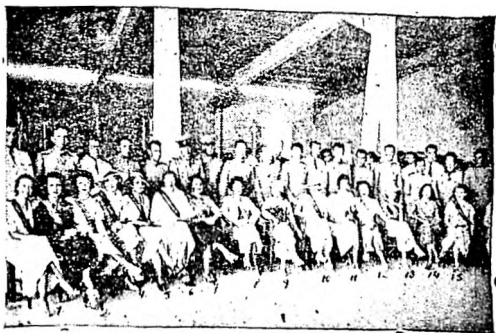
Por fin, como los alumnos del 2º Curso terminaran el período de instrucción correspondiente, para la obtención del Brevet, se fija el 8 de noviembre del mismo año, 1936, para la realización de tan trascendental acontecimiento.

Cedo al cronista del diario «El Telégrafo», de Guayaquil, la palabra, para la reseña de tan brillante ceremonia. Héla aquí:

«Al cabo de once meses de esmerada instrucción y aprovechamiento, ayer obtuvieron sus diplomas e insignias, como pilotos militares del ejército ecuatoriano, los diez alumnos del primer curso de la escuela de aviación, que venía funcionando en esta ciudad bajo la atinada dirección del señor Mayor Roberto Calderón, y con la magnífica cooperación de los profesores, señores: don James H. Gray, don Gerard F. Mulligan, capitán don Nicolás López Valdívieso, subdirector; y teniente don Marco A. Aguirre.

Antes de la Revista final del Curso de Aviación

Si en la propia escuela de aviación, se pudo advertir un marcado entusiasmo entre el personal de alumnos y profesores, en el público porteño no era menos ese deseo de concurrir al campo, para apreciar de cerca el grado de instrucción que los jóvenes oficiales habían adquirido durante los meses que ha durado el primer curso de pilotaje. Y así lo comprendimos, cuando desde por la mañana, ya



Grupo de Madrinas y Alumnos del Curso de Pilotaje, momentos después de la inauguración del mismo, el 8 de diciembre de 1935. Las madrinas son las siguientes: Pepa Rubira Icaza, Rosa Icaza Galecio, Lucha Gómez Icaza, Yola Cucalón Vanegas, Diamela Camacho Navarro, María P. Guerrero V., Lola Amador Icaza, Angelita Roca Dafín, Alice Martínez Sweet, María A. Pólit, Isabel Estrada I., Gladys Dillon Reimberg, Maruja Aray Marín, Leda Bayas A., Maruja Baquerizo Lince.

en carruajes y ya a pies, diversos elementos de la ciudadanía porteña se dirigían hacia el campo de aviación, para asistir desde los primeros momentos, a la revista final de instrucción, que había programado la superioridad del plantel. Por eso es que, cuando aquella se inició, una abigarrada muchedumbre se hallaba en los costados de la pista; mientras que con frente a la villa de la Panagra, y formando un bello conjunto, distinguidas damas y caballeros, habían tomado asiento en la improvisada tribuna. Los asientos de preferencia fueron ocupados por los principales funcionarios: Jefes del Ejército, delegaciones de las diversas reparticiones de las fuerzas armadas de la ciudad, jefes y oficiales de los batallones de reserva de la Brigada de Guayaquil, y muchos otros distinguidos caballeros, especialmente invitados a este trascendental acto de la quinta arma del ejército ecuatoriano.

Comienzo de la Revista

Reunidos ya los principales funcionarios civiles y militares, el personal de la escuela se presentó en correcta formación, ante la tribuna de honor; e inmediatamente el señor coronel Jefe de Zona pasó revista, tanto al personal como al material, de cuyas novedades informó detalladamente el señor capitán López Valdivieso, subdirector del plantel.

Terminado este primer número del programa, inmediatamente irrumpieron en la pista seis aparatos, signados con los números 11, 12, 13, 16, 17 y 18, sacados previamente de los hangares y conducidos al terreno por el personal de tropa de la referida escuela y en los que los oficiales alumnos iban a demostrar todo cuanto habían aprendido durante los 11 meses que ha durado el primer curso.

Arreglados convenientemente los aparatos, y dada la orden correspondiente, se dió comienzo a la primera prueba, consistente en efectuar aterrizajes en un círculo obligado. Para ello, en la mitad de la pista, se había dibujado con tizas el correspondiente círculo, y para apreciar mejor la prueba, los profesores señores Gray Mulligan, Capitán López y Teniente Aguirre, pasaron a tomar especial colocación, mientras un oficial daba las señales reglamentarias en el curso de tan importante prueba.

Uno por uno, los oficiales alumnos demostraron su pericia y dominio del aparato, y en un escaso tiempo, todos habían llenado, con todo éxito, esta primera faz del programa.

Luego, vinieron los ejercicios acrobáticos, en los que tuvieron los oficiales alumnos, destacada actuación. Ante millares de espectadores, pues todas las pruebas eran realizadas sobre el campo, pusieron de manifiesto el provecho alcanzado en la instrucción. Fueron admirables los loopings, los rolls, chandells; y espectacularmente las verticales de reverso, los tornillos, las picadas y montadas. Y, mientras los oficiales alumnos ejecutaban con singular maestría tales evoluciones, sus profesores seguían con la vista a todos y cada uno de los aparatos, atentos al menor movimiento. Fueron estos momentos de gran emoción, y cuando, en riguroso turno, tornaban a tierra, los concurrentes los aplaudían frenéticamente.

Pero, indudablemente, el mejor número de las pruebas, ya por su precisión, ya también por el valor puesto a prueba, fue cuando los seis aviones, viajando dos en cada aparato, evolucionaron largamente sobre el campo, en dos escuadrillas, y efectuaron cambios de formación que entusiasmaron a todos los presentes. El último cambio se singularizó con una «picada» en el espacio y sobre la misma tribuna de honor que electrizó y puso los nervios en tensión a todos cuantos se hallaban en ese extenso lugar. Uno por uno, los seis aviones, a una velocidad máxima, se iban separando de las escuadrillas, para descender tan bajo, que muchos creyeron ver en esto un posible accidente. Con perfecto dominio, los alumnos oficiales volvían a tomar regular altura, dejando entonces la impresión en el público de sus vastos conocimientos en la moderna arma de la guerra.

Después, uno por uno, fue aterrizando, y cuando los seis aparatos se hallaban en tierra, sus pilotos los condujeron, en perfecta formación, hacia el otro extremo donde se hallaba la tribuna de honor.

Entrega de los Diplomas e Insignias

Terminadas las pruebas que ligeramente reseñamos, los alumnos oficiales pasaron a cambiarse de indumentaria; y

mientras tanto, la banda de músicos del batallón Guayas, deleitó a la concurrencia, ejecutando hermosas piezas de su repertorio.

Al cabo de algunos minutos, los diez alumnos oficiales se presentaron en correcta formación ante la superioridad, y previa una alocución del capitán López Valdivieso y un breve instante de silencio, como homenaje mudo para aquellos oficiales ecuatorianos que ofrendaron sus vidas en pro de la aviación nacional, se inició el reparto de los diplomas e insignias, a quienes habían terminado con tan brillante éxito su primer curso de pilotaje.

El gobernador de la provincia, entregó el diploma y la insignia de piloto militar, al alumno, capitán Francisco Oliva; el coronel Víctor Emilio Estrada, jefe de la Brigada de reserva Guayaquil, lo hizo con el alumno, teniente Leonidas Enrique Hidalgo; el coronel Enrique Páez, jefe de la Séptima División de Policía del Guayas, con el alumno, teniente Humberto O. Marín; el coronel Rafael Villacís, adjunto militar en la Legación acreditada en Lima, con el alumno, teniente Jaime Chiriboga O.; el coronel Filemón Borja, con el alumno, teniente Eduardo Solórzano; Mr. James H. Gray, profesor de la escuela, con el alumno, teniente Galo Almeida; Mr. Cerard F. Mulligan, profesor de la escuela, con el alumno, teniente Gonzalo García; mayor Roberto Calderón, Director de la Escuela, con el alumno, teniente Ernesto Muñoz Borrero; señora Rosa Borja de Ycaza, con el alumno, teniente Bayardo Tovar; y señorita Isabel Estrada Ycaza, con el alumno, teniente Cristóbal Sandoval.

El momento de la entrega de las valiosas insignias y los diplomas correspondientes, el señor coronel Jefe de Zona les dirigió la palabra a los jóvenes alumnos, para felicitarlos efusivamente a nombre del señor Ministro de Defensa. Lo mismo hizo con el personal de profesores de la escuela.

Y para finalizar el acto, el señor capitán Oliva, a nombre de sus compañeros que habían alcanzado el primer brevet, tomó la palabra, para dirigirse a la superioridad manifestando que, con todo entusiasmo y fe en el porvenir, continuarían instruyéndose, hasta convertirse en los verdaderos centinelas del cielo ecuatoriano. Terminó su brillante im-

provisación el alumno capitán Oliva, para agradecer a la selecta concurrencia sus demostraciones de afecto y admiración, «que —dijo— nos sirven de estímulo para llegar, con toda felicidad, al pináculo de nuestras aspiraciones».

Finalizó la ceremonia, con estruendosas aclamaciones del público y con grandes y prolongadas demostraciones de cariño hacia los jóvenes alumnos, por parte de gentiles amigos y camaradas del ejército que habían acudido a presenciar la prueba máxima para ostentar con orgullo en sus pechos, la insignia de piloto militar ecuatoriano.....»

Los Tenientes Gerardo Terán, Ernesto Rennella y Alfonso Vásquez, no se presentaron a las pruebas: el primero por enfermedad grave y los dos últimos por haber sido aplazados hasta segunda orden.

El triunfo rotundo de los oficiales que acaban de brevetarse, entusiasmo a todo el país y el Gobierno, satisfecho por el éxito, decreta, pocos días después, el 18 de noviembre, la organización de un nuevo curso, designando al señor Comandante Pablo Borja, Director del mismo.

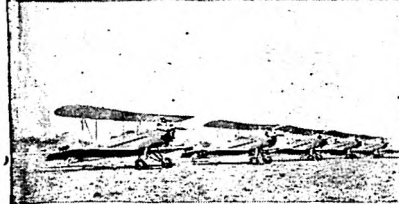
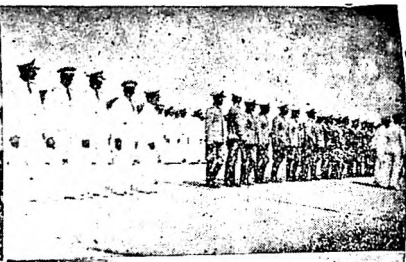
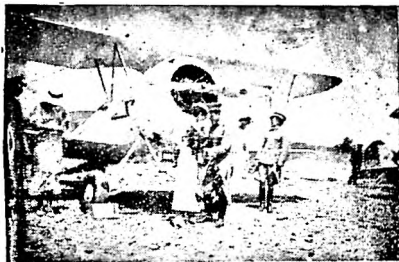
Con el objeto de determinar el personal que ha de integrar este curso, se convoca a inscripciones que las lleva a cabo la Inspección General de Aviación. Mas de cien candidatos se alistan para someterse a las pruebas reglamentarias que se realizan dentro de la mayor corrección, con el objeto de obtener una muchachada selecta.

Mientras tanto, los oficiales ya diplomados comienzan a realizar vuelos de instrucción a través de todo el país, trasmontando con su mafacilidad la cordillera, en raids frecuentes de Guayaquil a Quito y otras ciudades.

Como acaban de llegar seis máquinas Curtiss-Sparrow, para entrenamiento avanzado, el señor Mulligan comienza a hacer doble comando: en pocas horas todos los oficiales son expertos para su manejo.



El explorador norteamericano Mr. F. André Roosevelt, que realiza una jira turística por los países sudamericanos, entusiasmado ante la imponente belleza de nuestros colosos



Aspectos de la ceremonia que tuvo lugar en Guayaquil, el 8 de noviembre de 1936, con motivo de la obtención del Brevet por parte de los oficiales alumnos de la Escuela Militar de Aviación.

de los Andes, concibe la idea de filmar una película y para el objeto solicita al Gobierno, junto con dos aviones de la Armada Aérea, la autorización para llevar a cabo su propósito.

Es así como el 30 de diciembre de este mismo año, emprenden vuelo dos aparatos Curtiss, piloteados: el uno, por el Director Técnico de la Escuela, señor James H. Gray, que lleva como pasajero al señor Roosevelt; el otro, por el señor Gerard F. Mulligan y como observador el Teniente Bayardo Tovar.

Mr. Roosevelt, en interesante reportaje hecho a uno de los cronistas de «El Día», nos hace conocer ciertos detalles del vuelo. Transcribo algunos párrafos de la amena charla:

*.....

—¿Le gustan las montañas?

—Son muy hermosas y quiebran el paisaje monótono de las llanuras.

—No le gustará solamente verlas, sino explorarlas.

—Pero, es mucho mejor verlas desde arriba que trepar por sus flancos abruptos.

Sin darnos casi cuenta hemos cambiado de idioma. Mr. Roosevelt sabe muchas cosas y algunos idiomas, y ya hemos salvado la dificultad.

—Las últimas excursiones aéreas serían muy interesantes.

—Oh! si. Y tenemos que agradecer a la calidad de los aviones y a la gentileza del Gobierno y del señor Ministro de Defensa que hicieron posible nuestro deseo de remontarnos sobre las cumbres más elevadas del Ecuador, batiendo el record sudamericano de altura.

—Cómo es eso?

—Sencillo. El avión piloteado por Mr. Mulligan en el que iba el Teniente Tovar, alcanzó 23.000 pies sobre el nivel del mar, y el que ocupábamos Mr. Gray y el que habla subió a 22.125. Hacía un frío intenso allá arriba. Por precaución habíamos cubierto los espacios sobre los asientos para evitar el paso del viento. En esta forma el piloto quedaba a cubierto, en lo posible, de la acción del clima. Pero la parte de atrás, donde se había instalado el

aparato de tomar las vistas, no era posible cubrirla. (Mr. Roosevelt hace un gráfico en las cuartillas para explicar mejor la técnica empleada contra el frío). Mientras tenía las manos dentro del aparato era soportable, pero cuando para acomodar el aparato fotográfico tenía que sacarlas, sentía como si una fiera muy fiera me mordiera....

—¿Cuántos pantalones?

Según las cuentas de Mr. Roosevelt se había echado encima tres pantalones y la camiseta de franela, un sweater sin mangas, otro con mangas, el chaleco y el saco de cuero. Pero el frío seguía siendo intenso y penetrando a través de todo. Y nos explica que tomaron esas precauciones porque sabían que iban a estar cerca del Chimborazo.

Una inmensa sábana blanca, inmaculada, impoluta, cubría toda la parte superior de la montaña, que era desde luego la única parte visible. Una blancura que se difunde, que penetra en los espíritus, que embarga. Sobre el fondo maravilloso del nevado, pasó delante de nosotros el avión de Mulligan y Tovar cuando lo fotografiamos.

—Tiene usted alguna foto de esas o las ha mandado todas en la cinta?

—Unas pocas pude retener y esas las voy a mostrar. Entra a sus habitaciones y vuelve con las copias, 2 de las cuales insertamos en el texto. Al mostrarnos una por una, los ojos de Mr. Roosevelt se iluminan y dan la impresión de que ha debido gozar intensamente mientras realizaba el vuelo, a pesar de los rigores de la intemperie.

—Ve, usted? Al fondo está el Cotopaxi. En nuestro segundo vuelo avanzamos hacia el Oriente. El Chimborazo apenas era visible en una pequeña extensión de la cumbre; del Tungurahua pudimos ver unos cincuenta metros más allá una columna de humo que debía proceder del Sangay. Lo demás era un mar de nubes, infinito, cambiando incessantemente bajo la luz solar. Toda esa sección es interesante, pues sé que actualmente la estudia un ingeniero americano en busca del oro que se oculta en las entrañas de la cordillera. Volveremos a intentar una nueva exploración en cuanto se presente bueno el tiempo.

—De modo que no es simplemente un afán turístico el que le guía?



El explorador norteamericano, Mr. F. André Roosevelt en compañía de los aviadores americanos James H. Gray y Gerard F. Mulligan, momentos antes de decollar rumbo al Chimborazo a filmar una película de nuestra cordillera. El avión pilotado por Mulligan, en el cual iba el aviador ecuatoriano Teniente Bayardo Tovar, alcanzó la altura de 23.000 pies sobre el nivel del mar, batiendo, así, el record sudamericano de altura.



Vista imponente del Chimborazo, que, por primera vez, muestra la albuza de su corona; la grandiosa cima de las nieves eternas, que hiciera delirar al Coloso de América, Libertador Simón Bolívar, fue domada por las alas ecuatorianas.

—Para mí no hay más. Pero he de decirle que la noticia de mis vuelos ha sido insertada en todos los diarios de Estados Unidos y como resultado he recibido innumerables cartas de personas de mi país, que están sumamente interesadas en saber datos del Ecuador. Muchas de ellas me han enviado recortes de periódicos, entre ellos uno del New York Times, en donde se hace una relación completa de los vuelos y se insertan fotografías o grabados del Chimborazo.

.....
—Naturalmente, Mr. Roosevelt, usted organizó estos viajes con alguna anticipación?

—Oh! no. Le contaré como fue el comienzo de la aventura, en donde como en todas las cosas asoma la casualidad. Un día estaba tranquilamente en mi casa y me disponía a comer, pero al volver del jardín, un olor desagradable inundaba la casa. Averiguando la causa se constató que la cocinera descuidó el estofado y se quemó. Tuvimos pues que salir a almorzar fuera. Estando en L'Ermitage tuve el agrado de encontrarme con los aviadores americanos que siendo instructores de la escuela de aviación habían llegado de Guayaquil. Conversando con ellos supe la posibilidad de elevarse a considerable altura en los aviones y sólo entonces concebí el proyecto de hacer el vuelo sobre el Chimborazo.

Y lo hicimos. Hasta que nosotros hemos realizado esto, nadie había hollado la serena majestad de las nieves del Chimborazo. Creo que hemos aportado un valioso conocimiento a la ciencia y estimo que el país también alcanzará mucho de esta propaganda, sobre todo si la mantiene sistemáticamente.....

Este acontecimiento sella el año 1936. Un hálito de bienestar se nota en las esferas aviatorias que han sido fuertemente robustecidas con el contingente que ha engrosado sus filas. El Gobierno y el Pueblo han visto al fin colmados sus viejos anhelos siempre insatisfechos y siempre defraudados: una fálange de buenos, pero buenos muchos forman la vanguardia de la futura Armada Aérea.



1937

La aurora del nuevo año se manifiesta espléndida. Por los confines de la Patria resuena imponente el crepitar de los motores de los aviones que, piloteados por nuestros bravos aguiluchos, avasallan todas las cumbres, tomando posesión de los antiguos dominios de los cóndores.

Periódicamente realizan raids a diferentes lugares de la República. Son recorridos triunfales y no precisamente por las acogidas delirantes que les dispensan en las ciudades donde aterrizan, sino porque los vuelos llevados a cabo son coronados por el éxito más rotundo.

Esta demostración de eficiencia indiscutible, transforma el ambiente hostil de antaño en una corriente de simpatía; se robustece la fe en nuestros hombres y no sólo que no se combate a la Aviación, sino que se sugiere al Gobierno el incremento de la Armada Aérea.

En los primeros días de enero, el 11, se nombra Cadenas del Primer Curso, a los siguientes aspirantes seleccionados, después de los exámenes reglamentarios:

Alfredo Boada	Roberto Espíndola
Jorge Andrade	Víctor Suárez
Galo Espinosa	Eugenio Palomeque
Luis Soto	Sigifredo Alava
Rafael Andrade	Carlos O. Larrea
Eduardo Naula	Homero Valencia
Fernando Dávalos	Gonzalo Rivas
Rubén Cruz	Miguel Becerra
Francisco Merizalde	Luis G. Proaño
Ernesto Larrea	Hugo Miranda
Daniel Zambrano	Jorge Erazo
Alfonso Yépez	Víctor Estévez
Gonzalo Hernández	Alberto Morán Z.
Gustavo Wray	Francisco Rivadeneira
Francisco Martínez	Carlos Gozembach

El Capitán Luis A. Rueda y el Teniente Luis R. Piñeros, son designados Comandante y Ayudante de Compañía.



Personal Directivo, Docente y Alumnado del 2º. Curso Intensivo de Aviación.— 1937

ña, respectivamente. Poco después, el 4 de febrero, se nombra profesores en las diferentes asignaturas, a los siguientes:

T. Coronel	Pablo Borja	Leyes y Reglamentos Militares
Capitán	Carlos Andrade	Matemáticas
»	Humberto Torres	Radiotelegrafía
» Sndad.	José A. Muñoz	Química
T. Asmldo.	Oswaldo García	Inglés
Doctor	Ernesto Grossman	Física
»	Juan Othermat	Metereología
Señor	Luis Coloma Silva	Moral y Cívica
»	N. Bothler	Educación Física

Este personal, por muchas razones, no llega a actuar y, en su reemplazo, se designa a otros oficiales.

Cumplidos estos requisitos previos para la organización definitiva, el 20 de febrero tiene lugar, en el Aeropuerto «Mariscal Sucre», la inauguración oficial del Curso. Asisten a la ceremonia, el señor Ministro de Defensa Nacional, el Comandante Superior del Ejército, el Inspector de Aviación, el Subsecretario de Defensa, delegaciones de las unidades de la guarnición y numeroso público, especialmente familiares de los alumnos: un acto muy sencillo pero significativo y de gran trascendencia para el país.

Contemporáneamente con estas actividades, el Gobierno gestionaba ante el de Venezuela la concesión de algunas becas en la Escuela Militar de esta nación para cadetes ecuatorianos, y, como poco tiempo después se comunicaba la aceptación, el Ministerio de Defensa ordena que marchen en comisión a incorporarse a la expresada Escuela, los cadetes Gabriel Gangotena, Edmundo Carvajal, Gonzalo Gallo y Jorge Legarda. En marzo, el cable nos trasmite la noticia de que Edmundo Carvajal ha efectuado su primer «solo».

Estimulados con esta noticia, los alumnos de la Escuela de Aviación de Guayaquil, se afanan por hacer lo propio. Y así sucede. El 29 de abril hace su primer «solo» el cadete José Julio Barba, luego Carlos Chiriboga, Ernesto Delgado y Teodoro Carrión, en su orden.

La actividad en la Escuela, en los diferentes cursos, es notable; se vuela todos los días con sujeción a programas técnicos bien trazados; hay comprensión entre instructores y alumnos y toda esta labor se verifica sin alardes vanos: el cumplimiento del deber es el lema que rige a unos y otros.

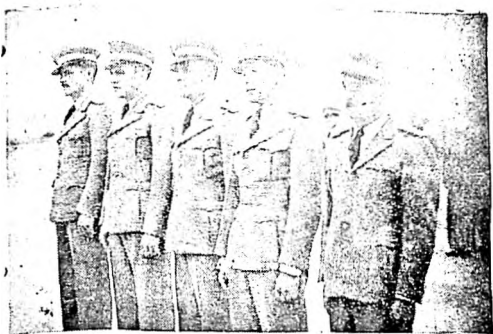
El Gobierno, tomando en cuenta que estos éxitos, en parte, se deben a los instructores contratados, decide estimularlos: al señor James H. Gray, le confiere Despachos de Coronel Honorario de la República y, además le condecora con la Estrella «Abdón Calderón» de Primera Clase; al Sr. Gerard F. Mulligan, con la Estrella «Abdón Calderón» de Segunda Clase.



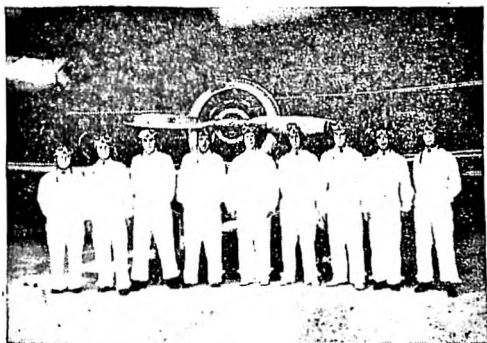
Mientras esta intensa labor se desarrolla en los diferentes Cursos de la Escuela, un viejo aviador, el Comandante Cosme Rennella, yace en su lecho gravemente enfermo; los esfuerzos de la ciencia son incapaces de retener esa vida que se esfuma.

Cosas del Destino. Rennella, que mil veces se jugó la vida en inúmeros combates que le conquistaron un puesto brillante entre los ases de la Guerra del 14; que sintió crujir su aparato lacerado por las balas enemigas; y que tantas otras desafió airoso las furias de nuestras cordillera andina, muere el 3 de mayo de 1937. El, que hubiera querido sucumbir en su avión, que tantas y tantas veces le hiciera soñar sobre las nubes y cerca del sol, termina su jornada lejos de aquello que tanto amó en su vida de luchador. Murió, como mueren los héroes del aire; con nostalgias de alturas y de gloria....!

Su partida definitiva es muy dolorosa. El popular Rennella, cuya vida era para muchos una leyenda, es llevado a la tumba en medio de la consternación general. El piloto F. W. Hammer, combatiente también en la conflagración del año 14, se despidió de él muy significativamente volando, durante el traslado, y saludando, desde las alturas, los despojos de su viejo camarada de guerra, que luego desaparecen en el silencio del sepulcro.....



Los 5 primeros alumnos del Primer Curso Intensivo, brevetados en Guayaquil: Carlos Chiriboga, Gabriel Gangotena, Gonzalo Gallo, Edmundo Carvajal y José Julio Barba.



Segundo Grupo del Curso Intensivo, brevetados en Guayaquil.

Rennella obtuvo su brevet en la Escuela «Chiribiri», de Italia, en el campo de Mirafiori, en el año 1912. El año 1913 regresó al Ecuador con el monoplano «PATRIA I», adquirido con fondos que le proporcionara el Club «Guayas de Tiro y Aviación», entidad que, además, le costó sus estudios.

Terminada la guerra, Rennella continuó en Italia y fue allí donde tuvo ocasión de llevar en vuelo al distinguido escritor Guayaquileño, don Miguel Valverde, Ministro del Ecuador en Roma, quien fue de visita al aerodromo, en donde Rennella presta sus servicios.

He aquí la descripción que el señor Valverde hace del expresado vuelo.

UN VUELITO

El Sargento Rennella, uno de los «ases» más brillantes de la aviación militar italiana, vino un día a decirme que había obtenido de sus jefes un permiso especial para que yo pudiese visitar el campo de aviación de Montecelio, a lo que agregó sonriendo: —Y echaremos un vuelito.

¡Volar! ¡Desprenderse de la superficie terrestre, como un pájaro! ¡Atravesar la esfera movediza de las nubes! ¡Subir, como las águilas, a la región etérea! ¡Realizar, yo, a los 66 años de mi edad, la empresa temeraria del infortunado hijo de Dédalo! ¡Qué sorpresa! ¡Qué gloria! ¡Qué encanto! ¡Qué alegría!

¡Ah, cuántas veces he volado en sueños! Pero esos vuelos de la fantasía sonámbula o del cerebro adormecido, no eran nunca muy elevados y en todas las veces que me soñaba volando, iban mis pies casi rozando el suelo. En tanto, que ahora, en esta vez, dejaría muy abajo la costra polvorienta cubierta de vegetación y salpicada de techos rojizos; dejaría muy abajo esta tierra lodesa en que se arrastran los reptiles, y volaría muy alto en el espacio inmenso.

Naturalmente, me apresuré a aceptar la invitación galante, y fue convenido que yo recibiría con oportunidad el aviso en que se me indicaría el momento de la partida, ha-

biendo yo prevenido al intrépido aviador que mi mujer no sabría nada de nuestro proyectado viaje al cielo.

A la verdad, la novedad peligrosísima no dejaba de inquietarme. Pasaron los días; Rennella fue llamado a Florencia por orden superior, y yo, con un gran suspiro de satisfacción, llegué a persuadirme que la excursión aviatoria había sido olvidada. La vuelta a Roma de Rennella y su silencio persistente respecto del asuntillo consabido confirmaron mi creencia tranquilizadora, y ya casi no recordaba el incidente, cuando se me anunció que era yo esperado en Montecelio en la mañana 9 de julio.

Aquellas cuarenta horas fueron de una penosa expectativa, con dos noches de pesadillas y desvelos, en las que la excitada imaginación, adormecida a medias, despertaba en terrible sobresalto, cayendo siempre, dando cabriolas en el aire, asiéndome desesperadamente del vacío, rodando y despeñándose sobre abismos pavorosos. Y la mente evocaba con insistencia las catástrofes espantosas: Croce, Vedrines, Baracca, Matienzo, Sarmiento..... uno que otro nombre en la lista innumerable de los caídos; trozos de carne triturada, huesos rotos, trapos chamuscados, alambres arrancados, hierros torcidos, todo confundido en un montón horrible. La fecha misma era de siniestro augurio: —a los 36 años cumplidos de haber sido arrancado prodigiosamente en Guayaquil de los brazos de la muerte, ésta acudiría a darme su cita inevitable. ¡Y el espectro del miedo, el miedo enloquecedor, el vil miedo, venía haciendo sus feos visajes para asustar a un pobre viejo! Pero, ¿quién me obligaba a aceptar este suicidio? Pretextaría una enfermedad, una ocupación urgente..... ¿he? —Nó; no apelaré a mentiras indignas, a estratagemas ridículas. Diré a Rennella la verdad; le escribiré diciéndole que renuncio a la aventura correría; que no quiero exponerme, por un capricho, a dejar viuda a mi mujer, huérfano a mi hijo..... ¡Canario! Cómo va a reirse Rennella, el héroe de verdad, de este otro héroe famoso de mentirijillas ¡Pues que se ría! ¿qué importa? —Y cogí la pluma, y escribí nerviosamente algunas líneas; hecho lo cual, releí la torpe esquila que acababa de dictar mi cobardía, una oleada de rubor me encendió la cara, hice tiras el papel y lo arrojé al canasto. —¡Ea, que se cumpla

mi destino! Hoy, mañana, dentro de algunos meses, ¿qué más da? Estoy resuelto. Después de todo, este peligro es mucho menos real que sensacional e imaginario.

Repiqueeté un instante el sonador eléctrico; entró la criada y me entregó el correo. Entre las cartas, había una de Rennella: me anunciaba una desgracia: en el juego de la pelota que los ingleses llaman *foot-ball* y que nosotros llamaríamos *bolapié*, había sufrido una luxación en la rodilla derecha, lo que le obligaría a permanecer en cama algunos días. A pesar de mi afecto sincerísimo por el simpático aviador, nunca talvez me he alegrado como aquella ocasión del mal del prójimo. Era la salvación! —¡Pobre Rennella!— pensaba yo: —me figuro que el daño no será muy grave; pero por lo pronto, ¡qué alivio! ¡qué suerte! ¡qué felicidad!— Sin embargo, la partida mía había quedado solamente aplazada, y a los pocos días, restablecido ya, aunque cojeando un poco todavía, volvió a la carga el aviador Rennella, con la circunstancia de que en esta vez, ¡cosa curiosa! me inquietó poco o nada la aventura, y, a pedido de mi esposa, a quien se había hecho creer que la aviación no era permitida a los particulares, me acompañaron hasta Montecelio mi hijo Galo y don Víctor M. Mideros, canciller del consulado ecuatoriano en Roma.

Era el 29 de julio de 1919.

Llegados al aeródromo, almorzamos en una barraca, y las horas transcurrieron rápidas en la alegre sociedad de algunos bravos aviadores, entre los cuales el sargento Vulcano, Jefe de uno de los hangares, y el sargento Liut, que a principios del año había obtenido el límite máximo de velocidad aeronáutica.

El aparato elegido un (Caudron de doble comando, provisto de un motor Gnome e Rhone de 110 caballos, marcado con el número 21703) fue sacado a campo raso e inspeccionado y arreglado minuciosamente. Después de tantas angustias y temores, parece inverosímil que yo hubiese subido al aeroplano sin experimentar la más ligera emoción, pero fue así. Con muy poca o ninguna reflexión y sin ningún esfuerzo, ocupé mi asiento, dominado por un sentimiento de seguridad y aplomo. Rennella ocupó el asiento posterior, y tras algunas vueltas a mano de las dos gran-

des paletas de la hélice, el motor se puso en movimiento, rodaron corto trecho las llantas de caucho sobre el suelo, y suavemente y sin sacudidas, el monstruo alado se alzó en el aire, produciendo un ruido continuo y ensordecedor. Eran las 6 y 34 minutos de la tarde.

Ascendimos en un plano de 40 grados hasta llegar a unos 800 metros, y evolucionamos horizontalmente en seguida, inclinándonos ya sobre el costado derecho, ya sobre el izquierdo, recorriendo la órbita del extenso campo y pasando sobre las dos principales agrupaciones de barracas y tiendas diseminadas en el llano. Yo me inclinaba a mi vez de uno a otro lado, según las indicaciones de mi piloto, sin lograr distinguir frente a nuestro hangar el montoncito de personas que habíamos dejado sobre la tierra; pero si veía pasar vertiginosamente debajo de mí las casas, los cuadriláteros sembrados o segados, las entrecruzadas líneas blancas de los caminos, los prados, las colinas, las quebradas, a pesar de la molestia que me causaba la fuerte corriente aérea, que penetraba por los cercos de felpa de mis grandes anteojos y tenía en incesante movimiento mis quevedos.

—¡Vamos a subir!— me gritó Rennella. El aparato tomó casi la línea vertical, y me pareció notar un gran aumento de velocidad. A poco, volvió a gritar Rennella: —¡2.800 metros!— Sentí una violenta sacudida, y me pareció que la trepidación de la máquina aumentaba. —¡Vamos a bajar!— gritó otra vez el piloto, al mismo tiempo que paraba el motor. El aeroplano empezó a descender rápidamente. Rennella volvió a gritar: —¡Vol plané!— —¡Míreme!— Me volví para mirarle. El piloto había soltado la barra del timón, alzaba las manos, refa y gesticulaba como un niño, en tanto que el aparato bajaba por su cuenta. Yo también hubiera aplaudido de buena gana, pero me limité a hacer un movimiento de aprobación con la cabeza, en tanto que mis manos se aferraban a las bordas de la navichuela. A los pocos segundos volvió a funcionar el motor y subimos nuevamente. Pasábamos sobre una cadena de montañas bajas, y no tardaron en presentarse las torres, las azoteas, los techos rojos y las calles de una ciudad. —¡Tívoli!— anunció Rennella, y me gritó enseguida:

—¡Las cascadas!— Creí ver en efecto algo como una masa de agua verdosa, lo que me hubiera sido difícil precisar desde la altura y en mi incómoda miopía. Un rato después, la voz del piloto volvió a anunciar: —¡Montecelio!— Estábamos sobre el pueblo de ese nombre, situado en una eminencia. Desde allí nos dirigimos sobre nuestro campo, al cual descendimos con el motor apagado, lenta y suavemente, **aterrizando** exactamente en el punto de partida. Eran las 6 y 55, y mi viaje aéreo había durado 21 minutos.

Desmontado yo, ocuparon sucesivamente mi lugar mi secretario y mi hijo, éste contentísimo y sereno, aquel sumamente impresionado, con vuelos que duraron 10 y 15 minutos respectivamente, y el programa aviatorio concluyó con un vuelo impresionante del sargento Vulcano, quien hizo el giro de la muerte (**looping the loop**) y otras cabriolas atrevidas, jugando con el peligro como juega un chiquillo con su trompo. (f) Miguel Valverde.—Cónsul del Ecuador en Roma».

No ha dejado de llamarme poderosamente la atención, el hecho de que el señor Miguel Valverde, guayaquileño, no se acordara de llamarlo su compatriota, su paisano. Cuál la causa? No estaba orgulloso de que ese «brillante As» fuese precisamente un ecuatoriano y, más aún, un guayaquileño? Qué razón había para llamarle «brillante as de la aviación militar italiana?....



A Rennella le sigue en el viaje eterno el Teniente Gerardo Terán, que muere a consecuencia de un accidente automovilístico, en la ciudad de Guayaquil, el 19 de junio de este mismo año.

Poco después, otro bravo cae en el Aeropuerto «Simón Bolívar»: el Capitán Francisco Oliva.

El accidente se produce en la mañana del 15 de julio, mientras se cumple, de acuerdo con el reglamento interno de la Escuela, la instrucción de los Cadetes.

El alumno Ernesto Delgado, que realiza en ese momento sus vuelos de entrenamiento, cree que su motor no

funciona correctamente y aterriza, a poco de haber decollado, para dar parte a su instructor el Capitán Oliva. Como es natural, los mecánicos de la Escuela proceden a la revisión de la máquina y comprueban que está en perfectas condiciones: un temor infundado del cadete, que sólo se puede atribuir a su estado nervioso, muy natural cuando se comienzan los «solos». Luego que los mecánicos cumplen con su tarea, el Director técnico, señor Mulligan, lo prueba en tierra y, a continuación, ordena al Capitán Oliva que lo pruebe en vuelo. Oliva, esa mañana, había manifestado que no estaba en condición de volar y que, por consiguiente, no lo haría; pero, el señor Mulligan, director técnico, al bajarse del aparato, le insinúa que vuele, quizá en tono imperativo; entonces, Oliva, manifestamente incomodado, ordena a Delgado que suba a la cabina posterior, y decolla.

Momentos después, los que se encuentran en tierra observan que el vuelo no es normal. En realidad, a poco, al hacer un viraje, por la pérdida de velocidad, el avión se viene a tierra estrepitosamente. Corren los cadetes al lugar del accidente y, de entre los escombros del aeroplano destrozado, sacan el cuerpo exánime del Capitán. El médico de la aviación le presta las primeras atenciones; más, al constatar que se trata de un caso fatal, inmediatamente se le conduce al Hospital Militar, en donde se hacen esfuerzos supremos para salvarle. Todo imposible: el golpe ha sido mortal. Delgado sufre algunas contusiones, aunque no de gravedad.

Esta nueva tragedia consterna a todos. Oliva era un piloto de primera clase, por su pericia y valor, un gran caballero y un amigo muy leal.

Nuestros aeronautas, si conmovidos profundamente por tan rudos golpes, no desmayan; por el contrario, como en un reto soberbio a la Muerte, anhelan demostrar a todos, de aquí y de afuera que, a pesar de todo, son capaces de grandes empresas. El pueblo mismo, que otrora criticara con rudeza a nuestros aviadores, por cualquier accidente, ahora siente consternación y atribuye esos accidentes a mala suerte, aunque a decir verdad, no es la única causa.

Mientras por un lado simbólicas crespiones enlutan las



CAPITAN FRANCISCO OLIVA.—

En la mañana del 15 de julio de 1937, cuando volaba en compañía del alumno Ernesto Delgado, se estrelló su avión dejándolo mortalmente herido: falleció a poco de llegar al Hospital Militar. El Cadete Delgado sufrió algunas contusiones de poca gravedad.

banderas, en la Escuela se proyecta un gran vuelo de buena voluntad a los países vecinos. El raid Quito—Bogotá, con etapas, es aprobado por el Gobierno.

Los Capitanes Nicolás López Valdivieso y Leonidas Hidalgo, los Tenientes Marco A. Aguirre y Bayardo Tovar y el piloto contratado Mayor Amadeo Micciani, son destinados para este importante recorrido. Van también dos de nuestros buenos mecánicos de aviación, los Sargentos Primeros Luis C. Clavijo y Leonidas Serrano. Los aparatos son del tipo RO-37.

En la mañana del 3 de agosto, la escuadrilla decolla rumbo a la República hermana. La primera etapa Quito—Cali, la cubren en 2 horas 15 minutos; aterrizan en la Base Militar de «Guabito» o «Piloto Samper». En esta ciudad permanecen 24 horas y, al día siguiente, parten a Medellín, empleando en el recorrido una hora 55 minutos; aterrizan en el campo comercial «Olaya Herrera». Finalmente, el 5 de agosto van a Bogotá, meta del recorrido; aterrizan en el aeródromo «El Techo», después de una hora 40 minutos de vuelo.

La noticia del arribo de la escuadrilla a la Capital de Colombia cunde por nuestra urbe y todo el país; un ¡hurra! entusiasta, unánime, se oye por doquier: el triunfo de nuestros aviadores, es triunfo de la patria entera.

Con el objeto de dar una información amplia y detallada del vuelo que acabo de mencionar, transcribo, a continuación, algunos artículos publicados en la prensa de Colombia.

«Los Aviadores Ecuatorianos De «EL TIEMPO» de Bogotá.

Por las rutas de el aire llegaron ayer a esta altura fría y nebulosa, en que se despereza la Santa Fe que hoy cumple 399 años, cuatro muchachos valerosos, que nos traen un cordialísimo mensaje de amistad.

Los aviadores ecuatorianos han realizado, fuera de una hazaña, un deseo que existía latente en sus corazones, y al traspasar la cordillera habrán visto que la patria continúa, sin que se parta con la cuchilla internacional de la

frontera, y que lo de allá y lo de aquí, montañas y valles, y ríos y pueblos y habitantes, se reúnen para formar un solo destino glorioso y grande.

La habitual modorra de esta urbe, que por agosto enseña la veleidad de sus veletas que el viento presuroso voltea, se rompió ayer con la aparición, en su cielo, de los cuatro pujantes aviones, manejados con mano diestra y con valerosa pericia.

La revaluación de todos los conceptos de la vida, ha producido la transformación de la diplomacia, que hogaño no florece en casacas bordadas de laureles, ni en estiradas reverencias, ni en remilgados y astutos documentos. La diplomacia de América, juventud del mundo, se hace, por ser joven, con una clara cordialidad que subyuga. A la labor de acercamiento que efectuarán cincuenta delegaciones de plenipotenciarios, no se le podría equiparar, con justicia, al ambiente de sincerísima compenetración, de afecto, de verdadera cooperación de inteligencias, que realiza un viaje, así, sencillo y heroico, como el de estos muchachos del Ecuador.

Bogotá recibe con cariño a los capitanes López e Hidalgo, a los Tenientes Tovar y Aguirre, al mayor Amadeo Micciani y a los mecánicos Clavijo y Serrano. Y EL TIEMPO, al presentarles su atento saludo de bienvenida, les ofrece esta casa, en cuyas estancias la amistad y la admiración por el Ecuador no es nuevo asunto, sino cosa tradicional.

De «El Relator», de Cali.

.....
«El sentido del raid».— Al tomar tierra en el Guabito los pilotos ecuatorianos fueron recibidos por el comandante de la base, Capitán Escandón, el Mayor Liborio Orejuela Márquez, comandante del Regimiento, algunos de los alumnos de la escuela de aviación y los periodistas. Expresaron los pilotos del hermano y vecino país su satisfacción por encontrarse en tierra colombiana y explicaron que su raid tenía el sentido de un estrecho y cordial abrazo de solidaridad colombo-ecuatoriana y el noble empeño de hacer todos los días más estrechas las relaciones entre los dos

pueblos, ligados por los fuertes vínculos de igual historia y por el sople espiritual del Libertador».

EN MEDELLIN

Los Mensajeros del Ecuador.

La ciudad se sobresaltó esta mañana ante un copioso y vibrante estrépito de motores; el espacio estaba hendido por dos escuadrillas majestuosas, que hacían un vuelo de saludo a la capital antioqueña; las gentes, que apenas conocían del viaje por ligeros anuncios, también tendieron palmas y sintieron un hondo latir de corazones.

Eran las águilas metálicas del Ecuador, del pueblo hermano, de la nación que está más cerca de nosotros en el espacio y en el tiempo; cuatro vigorosas máquinas formadas en ángulo encabezaban la brillante visita; eran las mensajeras del pueblo hermano, que traían en el giro vertiginoso de sus hélices, en el sordo rumor de sus motores, en el fulgor de sus alas contra el sol y en el corazón de sus tripulantes el abrazo emocionado y el saludo cordial de los ecuatorianos a los colombianos; tras ellas, cinco máquinas hacían la guardia y escoltaban a los visitantes; eran las naves de Colombia, que rendían el homenaje de amistad y el tributo cariñoso de nuestro pueblo a los gentiles embajadores ecuatorianos.

Un estremecimiento agitó el corazón de las multitudes que se veían súbitamente solicitadas por el rumor de la gallarda comitiva; era la expresión sincera del sencillo y hondo afecto fraternal con que nuestras gentes miraban las máquinas ecuatorianas desplegadas sobre nuestro cielo, que es el mismo, tiene el mismo color y el mismo encanto, sugiere los mismos pensamientos y estimula las mismas sensaciones que el claro espacio del pueblo hermano.

Es así como Ecuador y Colombia, unidos fraternalmente desde los días heroicos y legendarios de la independencia, entrelazados en el proceso de su desenvolvimiento histórico, ligados por idénticas ambiciones, por iguales propósitos y por comunidad de anhelos, reafirman ahora su unión

Intima, el hondo afecto que vincula a las naciones hermanas, la generosa y leal amistad con que han de seguir labrando su futuro.

El pueblo antioqueño, que se honra ahora con la gentil embajada, saluda a los nobles representantes del Ecuador que han venido sobre un rumor cálido de hélices y les da su bienvenida cordial».

EN BOGOTÁ

De «EL ESPECTADOR».

«A las 10 y 30 llegaron los pilotos ecuatorianos.— En Techo hubo leve accidente.— Magnífico vuelo hizo la Misión de Pilotos.

El recibimiento.

A las diez y media de la mañana de hoy aterrizaron en el aeródromo de Techo los cuatro aviones «Alpha Romeo», en que realizaron un magnífico vuelo de buena voluntad entre Quito y Bogotá los pilotos ecuatorianos señores capitanes Nicolás López y Leonidas Hidalgo y los Tenientes Bayardo Tovar y Marco Antonio Aguirre, acompañados del técnico italiano mayor Amadeo Micciani, y de los mecánicos sargentos Luis Clavijo y Leonidas Serrano.

El vuelo Medellín—Bogotá.

Los cuatro aviones ecuatorianos salieron de Medellín poco antes de las nueve de la mañana, escoltados por cinco aviones «Hawk», del ejército de Colombia, conducidos por los pilotos José Oliveros, José Antonio Rocha, César Abadía, Rafael Valdés y Bernardo Escobedo, tenientes de aviación de la base aérea de Cali. El vuelo entre Medellín y Bogotá se realizó según las informaciones suministradas por los aviadores, en las mejores condiciones atmosféricas.

Sobre la base de Palanquero los pilotos ecuatorianos hicieron un vuelo bastante bajo, con el objeto de conocer los edificios de la aviación colombiana en ese lugar, y luego continuaron su vuelo en dirección a Techo, a donde llegaron, como hemos dicho, a las diez y media de la mañana exactamente.

Vuelo sobre Bogotá.

Poco antes de aterrizar en Techo los aviones ecuatorianos, escoltados por las cinco máquinas del ejército nacional, realizaron un breve vuelo sobre la capital.

En Techo.

En el aeródromo de Techo esperaban desde las 10 de la mañana la llegada de los pilotos, el señor ministro del Ecuador, doctor Catón Cárdenas, y su señorita hija doña Bolivia; el Secretario de la legación; el director general de aviación militar, general Luis Acevedo; el gerente de la Scadta, señor Hermann Kuehl; el coronel Herbert Boy; otros altos empleados de la Scadta y varios pilotos colombianos. Se hallaban además en Techo numerosos miembros de la Colonia ecuatoriana residente en Bogotá y varias damas.

El aterrizaje.

A las diez y media de la mañana llegaron al aeródromo las cuatro máquinas «Alpha» que fueron entusiastamente saludadas por todas las personas que se hallaban en el campo de Techo. Instantes después entraron en la pista los cinco aviones colombianos que venían acompañando a los pilotos ecuatorianos desde Cali.

.....

El saludo a los pilotos.

.....el señor ministro del Ecuador, doctor Catón Cárdenas, se acercó a los pilotos ecuatorianos que acababan de descender de las cabinas y les estrechó con entusiasmo, felicitándoles por el éxito obtenido en el vuelo.

La recepción en Techo.

Los aviadores fueron invitados luego al casino del aeródromo, donde la gerencia de la Scadta había preparado una recepción en su honor.

Allí hizo uso de la palabra el gerente general de esta compañía, señor Hermann Kuehl, quien presentó a los aviadores ecuatorianos un saludo de bienvenida e hizo votos

muy fervientes por el progreso de la aviación en la vecina república.

El breve discurso del señor Kuehl fue contestado por el señor Ministro del Ecuador, doctor Catón Cárdenas. El distinguido diplomático ecuatoriano dió a la Scadta, en nombre de los aviadores, los agradecimientos por las atenciones de que se les había hecho objeto y habló sobre el significado de este vuelo de buena voluntad y sobre su influencia en las relaciones de los dos pueblos hermanos.

Terminados los discursos, los pilotos fueron obsequiados con una copa de champaña.

En el Granada.

Terminada la recepción en Techo, los pilotos fueron conducidos al Hotel Granada en el automóvil de la Legación del Ecuador. Una fila de más de 50 automóviles acompañó a los pilotos desde Techo hasta la puerta del hotel, donde debía ofrecerse a los distinguidos huéspedes una copa de champaña en nombre del gobierno nacional.

La recepción.

La recepción oficial en el Hotel Granada fue ofrecida por el director de aviación del Ejército Nacional, general Luis Acevedo, quien pronunció un brevísimo discurso. Dijo el general Acevedo que estaba comisionado por el señor presidente de la república, por el señor ministro de guerra y por la oficialidad del ejército para presentar un efusivo saludo a los pilotos ecuatorianos. Hizo resaltar la importancia de este hermoso vuelo que tanto significado tiene para las relaciones colombo-ecuatorianas, y brindó finalmente por la ventura de los dos pueblos.

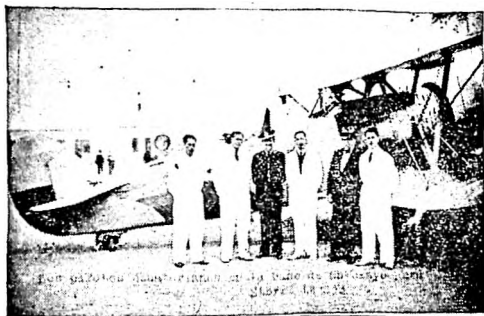
El discurso del general Acevedo fue contestado a nombre de los cuatro pilotos, por el señor ministro del Ecuador, doctor Cárdenas, quien agradeció nuevamente las atenciones que se han prodigado a los aviadores, haciendo además un bello elogio de Colombia y del Ejército Nacional.

La recepción en el Hotel Granada terminó a las 12 y 15 minutos.

.....



La escuadrilla ecuatoriana a su arribo triunfal a Lima-Tambo-Perú.—Les acompañan el Ministro Zaldumbide, Coronel Bolognesi, Coronel Villacís y oficiales de la aviación peruana.—Setiembre de 1937.



Los pilotos ecuatorianos en la base de Chiclayo-Perú.



Aún flotaba en el ambiente el triste recuerdo del accidente del Capitán Oliva, que el éxito del raid a Colombia había apenas amortiguado, cuando una nueva catástrofe enluta, una vez más, y casi al mes justo, la Escuela de Aviación.

En la mañana del 16 de agosto, el Capitán Eduardo Solórzano va a efectuar un vuelo de instrucción y, encontrándose en el aeropuerto con su antiguo colega de arma, el Capitán Franklin Haro, que se halla de paso a España a perfeccionar sus estudios militares, le invita a acompañarlo. Juntos suben al Curtiss-Trainer y desaparecen en el espacio.

Pasa el tiempo. En la Escuela se impacientan sus compañeros por la tardanza y comienzan a indagar. Una llamada telefónica les interrumpe de súbito, para comunicarles que un avión ha caído al río Guayas, cuando efectuaba algunas acrobacias. No podía ser otro. A poco se confirma oficialmente la tragedia. El Capitán Solórzano había caído cerca de la confluencia del Guayas con el Daule.

La búsqueda comienza inmediatamente aunque sin resultado; los cadáveres de los infortunados oficiales han ido al fondo y, posiblemente, el equipo enredado en alguna maleza, les impide reflotar. A los tres días, uno tras de otro, emergen de las aguas.

Por demás sería describir el desconcierto que este accidente produce. Solórzano era uno de los más jóvenes de la Escuela y también de los óptimos pilotos: desempeñaba el cargo de Subdirector. Este accidente es tanto más sentido, cuanto que estaba ya en la lista de los probables que formarían la escuadrilla que, en breve, debía ir a Lima a participar en la Conferencia Internacional de Aviación.

Ante lo irreparable, sus colegas no hacen otra cosa que continuar con más ardor su entrenamiento, alistándose con entusiasmo para el raid que pronto realizarán a la ciudad del Rimac.

En este intervalo se cancela el contrato que el Gobierno

tiene celebrado con el piloto norteamericano, señor Gerard F. Mulligan.

El 14 de setiembre emprende viaje nuestra escuadrilla con dirección a Lima. Los pilotos designados son los siguientes: Capitanes Nicolás López V., Jaime Chiriboga O., Pedro del Corral (radiotelegrafista) y Teniente Galo Almeida U.; van, además, los mecánicos Sargentos Primeros Luis C. Clavijo y Leonidas Serrano.

A poco del despegue, cuando están tomando rumbo, algo imprevisto sucede: el avión que pilotea el Teniente Almeida comienza a incendiarse por el motor, pero este oficial, con una serenidad magnífica, vuelve y aterriza sin novedad en el campo; luego, cuando han revisado otra máquina, sube a su cabina y continúa la marcha.

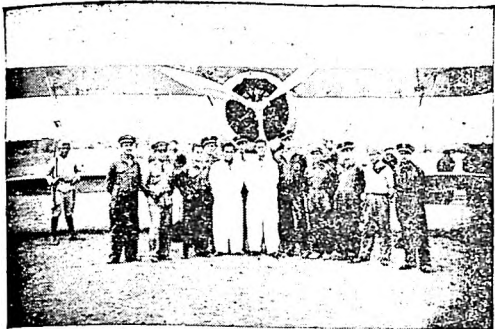
La primera etapa, Guayaquil-Chiclayo, la cubren en dos horas cincuenta y cinco minutos, recorriendo 610 kilómetros; allí pernoctan nuestros aviadores y al día siguiente, a las 10 y 30 a.m., salen de Chiclayo, llegando a la meta, LIMA, a la una y 15 p.m., recorriendo 630 kilómetros en tres horas; vuelos todos que se verifican sin novedad. Este raid como el anterior a Colombia, lo hacen en los aviones tipo RO-37.

En este mismo mes, de acuerdo con la orden de operaciones de la Dirección General de Aeronáutica del Perú, nuestra escuadrilla vuela durante 15 minutos sobre el monumento a Jorge Chávez, realizando dos imponentes pases, uno en patrulla y otro en escalón.

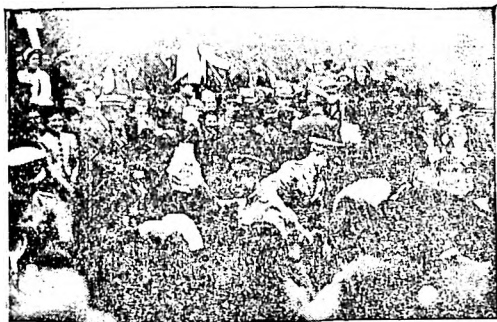
Por último, el 28 emprenden el vuelo de regreso, haciendo una escala solamente en Chiclayo; en 5 horas y cincuenta minutos cubren la distancia, llegando a nuestro Puerto principal a las 6 y 20 de la tarde.

Fueron objeto de muchas atenciones nuestros bravos compatriotas que, por primera vez, hicieron flamear el tricolor ecuatoriano sobre la ciudad de Lima.

El Gobierno del Rimac condecora a los miembros de la escuadrilla: Mayor Nicolás López Valdivieso y Capitanes Jaime Chiriboga Ordóñez y Galo Almeida Urrutia, con la «CRUZ DE AVIACION».



Los mecánicos ecuatorianos en la base de Chiclayo-Perú, rodeados de sus colegas peruanos.



Nuestra delegación aérea en Lima, bailando un «cachullapi» de nuestra serranía, en una recepción ofrecida por el Gobierno del Rímac.



En el transcurso de este tiempo, se efectúan algunas renovaciones en la Escuela.

El 22 de octubre se organiza en la Capital de la República un Curso de Motoristas y Armadores, con el personal de cadetes del Primer Curso de la Escuela de Aviación.

Nómbrese el siguiente personal directivo y docente:

Coronel Giacomo Negroni	Director Profesor;
Tnte. Crnel. Alejandro Brutini	Arte Militar Terrestre;
Mayor Amadeo Micciani	Director Didáctico y Profesor de Material de Aviación y Organización de Bases Aéreas;
Capitán Higilio Peroti	Radiotecnica y Motores;
Capitán Manuel Valdiviezo B.	Motores;
Teniente Aurelio Laino	Aerodinámica y Elementos de Tiro y Tiro antiaéreo;
Teniente Pietro Palmerino	Armas de Aviación;
Alférez Oswaldo León	Ayudante del Curso;
Mariscal Giannet Capelli	Motores;
Señor Ulpiano Navarro	Geografía General y Cosmografía Elemental;
Señor Alfonso Calderón	Algebra, Trigonometría y Geometría.

Como se ve, las actividades en la Escuela y en los diferentes Cursos no decaen; mas, el año 1937 bate todos los records de tragedias aviatorias en el país con una sucesión fantástica e inconcebible —a simple vista— de accidentes; para colmo, no es solamente el avión que asesina a nuestros aviadores, hasta un accidente automovilístico hace una víctima más.



Noviembre. Cuenca viste sus mejores galas para celebrar su aniversario patrio; sus elementos más distinguidos



se afanan por cooperar a tan simbólico festejo. En Quito, el Teniente Ernesto Muñoz Borrero, cuencano y piloto militar, forma parte de la escuadrilla que debe partir al Tomebamba con el objeto de hacer más lucida la fiesta: muy justo que uno de sus hijos lleve a través de los espacios el saludo que Quito, la ciudad gentil por excelencia, dirige a la poética Cuenca. La misma escuadrilla lleva también el siguiente Mensaje que el Inspector General de Aviación envía al Ilustre Municipio de la Capital del Azuay:

«Quito, 3 de noviembre de 1937.

Señor Presidente:

Por intermedio de los intrépidos aviadores nacionales, señores: Capitán Jaime Chiriboga Ordóñez, Teniente Ernesto Muñoz Borrero, Teniente Bayardo Tovar y Teniente de Comisariato Ricardo Darquea G., vinculados casi todos a la hermosa tierra de Calderón por lazos de origen, de sangre y de heroísmo, me es altamente honroso, en mi calidad de Inspector General de Aviación de la República, enviar a usted y, por su digno intermedio, a la ínclita ciudad de Cuenca, el cálido mensaje de mi admiración y pleitesía en el CXVII aniversario de su emancipación política.

Está bien que del Pichincha al Azuay, en uno como vuelo de cóndores, surquen nuestros aviones el cielo de la Patria, llevando por sobre las cimas de los Andes, el homenaje de fraternidad que envía el Arma que me honro en representar, desde Quito, Ciudad Luz del Continente, a Cuenca, Ciudad Luz de la patria ecuatoriana.

Y me ufano de ello, tanto por la singular trascendencia de este raid, como por la feliz oportunidad que me ha deparado la suerte de poder contribuir, por mandato del señor Jefe Supremo de la República y del señor Ministro de Defensa Nacional, al mayor esplendor del glorioso día de esa tierra, por mil títulos, ilustre y grande.

Como soldado, rindo mi espada ante la augusta memoria de los héroes y próceres del tres de noviembre de mil ochocientos veinte, y, como ciudadano, el homenaje de

mi admiración más ferviente a la clásica ciudad del Arte, del Ensueño y la Poesía.

(1) Coronel Ricardo Villacreses Gómez,
Inspector General de Aviación.

Al señor Presidente del M. I. Concejo Cantonal
Cuenca».

El 2 de noviembre, en el Aeropuerto «Mariscal Sucre», está lista y en formación la escuadrilla. Los motores hacen zumbar las hélices y los aviones parecen tres gallardos condadores que se impacientan por remontar el vuelo. Uno tras de otro ascienden dos aparatos: el primero piloteado por el Capitán Jaime Chiriboga O., a quien acompaña el Teniente Ricardo Darquea Granda; el segundo por el Teniente Bayardo Tovar; y, el tercero, justamente el que pilota Muñoz Borrero, llevando como copiloto al mecánico de aviación Sargento Francisco Díaz, inicia la carrera previa para el despegue de la máquina. Mas, ¡oh sorpresa! el avión impulsado por la palanca parece que se levanta, pero, impotente, saltando, saltando, toma la pista; desgraciadamente ya no hay espacio: ha llegado al límite del campo y aparatosamente se precipita contra una zanja, produciéndose la catástrofe: explota el motor y una llamarada inmensa cubre inmediatamente al aparato. Muñoz Borrero alcanza a salir y su primera preocupación es el Sargento Díaz que le acompaña en la cabina delantera. Anhelos imposibles, pues, Díaz, seguramente, a consecuencia del choque, se desmayó y no pudo hacer el menor esfuerzo para desatarse. —¡Salven al viejo!..... grita Borrero, ¡Salven al viejo!.....

La hoguera consume rápidamente su obra y el mismo Teniente Muñoz, que pretendió auxiliar a Díaz, sufre quemaduras espantosas. Cuando sus compañeros lo recogen, es todo él una sola llaga. Conducido al Hospital Militar, en donde se lucha para salvarlo, muere a las pocas horas, torturado espantosamente, brutalmente, por las quemaduras implacables. Su compañero, el Sargento Díaz, es extraído del aparato cuando las llamas han consumido el material inflamable: qué horrible despojo dejó el fuego traidor!

En Cuenca, mientras tanto, ignoran lo sucedido y centenares de personas esperan en el aeródromo «Mariscal Lamar» el arribo de los aviones. Cómo habría caído en medio de esa multitud entusiasmada, vestida de fiesta, la noticia de la tragedia? Imposible de describir....

El doctor Luis Cordero Dávila, uno de los grandes valores intelectuales de la Metrópoli del Azuay, al pronunciar el 3 de noviembre su discurso en representación del Ilustre Ayuntamiento de esa ciudad, hace mención del accidente en forma que vale la pena repetirlo. Hélo aquí:

.....
Venga ahora el puñado de pensamientos, el manojo de palpitaciones, con que respetando vuestra fatiga, voy brevemente, a poner hilvanes de paja en la tela de oro que a mi labor se ha confiado.

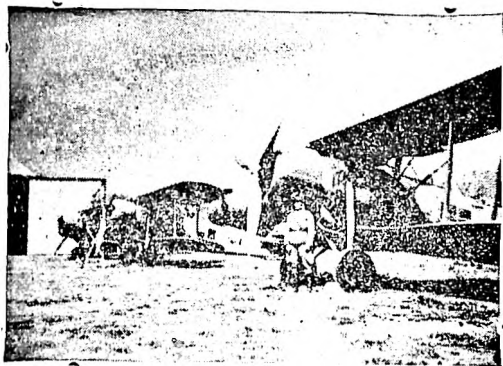
No el dolor, grande pero limitado de una prócera familia; no el dolor de un centenar de corazones, lastimados por la catástrofe dentro de las vinculaciones del solar y de la sangre; es el dolor colectivo, el dolor unánime de la Patria, el que ha venido a poner un cerco inmenso de sombra, en medio de la corona luminosa, con que, el sol del Tres de Noviembre de 1820, viene a ceñir cada año, las sienes de la Madre de Calderón, el Grande!

El rayo de los adversos destinos, no ha calcinado y roto la envergadura de hierro de un avión, reduciendo a esqueleto de museo, la magnífica arquitectura de un artefacto de comercio al fin y por lo mismo de fácil reemplazo por el dinero. No! Ha arrancado de cuajo la cálida realidad de una primavera de esperanzas en sazón. Ha estancado en estériles hondonadas de tumba, el torrente que, impetuoso de juventud, venía claro y arrollador, cantando con música de himno, los triunfos de la audacia y de la vida. Ha descolgado artero y cruel, de su nido de epopeya, al polluelo de cóndor, que sabía ya, de medir el cielo con la vertura de sus alas, y de llevar en la garra, el pabellón de la Patria, para flamearlo en los arrabales mismos del infinito!

Habituados a la normalidad del desastre, a la convivencia con la tragedia; parece que habíamos perdido hasta el instinto de la pena, hasta la generosidad del dolor. Sin



Marzo de 1937.—Llegada, por primera vez a Cuenca, de una escuadrilla de tres aviones militares.— El Teniente Ernesto Muñoz Borrero, al salir de su cabina. Es el primer aviador cuencano que surca los aires y visita su ciudad natal.



Noviembre 2 de 1938.— Escuadrilla de tres máquinas Alfa Romeo, lista para el raid Quito—Cuenca, que no se realizó por el trágico accidente que ocasionó la muerte del Teniente Muñoz Borrero y de su mecánico Sargento Francisco Díaz. En primer término el Capitán Ricardo Darquea.

embargo, contradiciendo aquella escéptica idea, un escalofrío de angustia, entreverado de admiración, ha venido a sacudir todos los miembros del organismo nacional, en una sublime crispatura de horror, ante el último episodio de nuestras desgracias colectivas.

Uno de los heroicos jinetes del vacío, que andan a flor de abismos, codeándose con el sol y la tumba, con las estrellas y con la muerte. Uno de esos mártires de las alas, que llevan el corazón, como un péndulo de sangre, suspendido sobre la trágica emoción de cada instante. Uno de esos sublimes expertos en la divina geometría del vuelo. Uno de esos inverosímiles domadores de las tormentas y del espacio, acaba de ser intempestiva, fieramente arrebatado al honor y al amor de la Patria. Siempre la tragedia, sirviendo de alma a la gloria, cuando Ernesto Muñoz Borrero cabalgando en su águila de hierro, en peregrinación de triunfo, con entusiasmos de novio, apresurábase a visitar la tierra nativa, trayendo un ramo de rosas rojas para su amada Morlaquía; cuando con la frente amplia y serena y con los ojos hondos y azules, como un cazador sideral empezaba a desflorar ya las ignoradas rutas del cielo; brusca, intempestivamente, el destino le sale al paso, le corta las alas, le cuelga a los hombros un manto de llamas y le hunde en la miseria de la muerte.

Pobre gallardo mancebo, en vez del ramo de frescas rosas de los cármenes quiteños, entrega a la tierra de sus amores, las rosas calcinadas de sus entrañas, rosas de martirio que seguirán floreciendo como una nueva corona en la frente de Cuenca.

Pero hay hechos que si conturban, si consternan, no abaten, no deprimen; antes fortifican el ánimo y robustecen la conciencia de los pueblos. En verdad es más bien para el ejemplo y admiración de la historia, que no para la piedad y la debilidad de las lágrimas, el épico cuadro de un cachorro de León que agoniza indómito y sereno en un remolino de llamas. Soberana magnanimidad de un mancebo que, creyendo salvar la ajena, entrega al fuego la propia existencia deshojando las flores de su juventud, en manos de la Reina de los tristes destinos. Qué trágica grandeza la de esa estatua de carne desnuda y viva, envuelta

en resplandores de incendio que va, como un tizón palpitante, haciendo luz en los horizontes mismos de la noche eterna!

Sólo en la fantasía creadora del mito griego, cabía una figura así, que, al ver rotas las alas de acero de su avión, se viste de alas de llama para, en avión sin caídas, escalar definitivamente las cumbres de la inmortalidad eterna! No sé si en ese cóndor, a quien derrepente se le incendia el plumaje para la batalla final, hemos de ver el símbolo augural de lo que puede o debe pasar con el ave heroica del escudo nacional.

Sí, debemos llorar por los que viven apagados; no por los que mueren encendidos.

A la magnitud del desastre ha correspondido también la magnitud de esa manifestación de duelo. Junto con las fiestas del epinicio patrio, estamos celebrando los funerales del joven aviador. Homéricas exequias, las de quien, en este momento tiene por templo una ágora pública, por catafalco el espacio, por séquito un plebiscito, por deudo, el Pabellón de la Patria! Nada del rito helado de los sepulcros. Nada de las frías ofrendas. Yo no veo en esta apoteosis del heroico mártir del fuego, otra nieve que la nieve santa y dolorida de la cabeza de sus ancianos padres, que bien habrían querido deshacerla en lágrimas para apagar la hoguera que carbonizaba para la inmortalidad al hijo de sus entrañas!

Ernesto Muñoz Borrero no ha venido a Cuenca, se ha quedado allá en la hospitalidad magnífica de la hidalga Quito, Abdón Calderón necesitaba un hermano, un cuenecano que lo acompañase en la fría soledad de las cumbres, y Muñoz Borrero sabrá que él, que se encuentra amortajado por la nieve, tiene que ir a hacerle compañía llevándole caricias de fuego, ósculos de llamas.

Pagado el homenaje de admiración y simpatía al infortunado y glorioso coterráneo, digamos algo sobre las fiestas de este día; sobre la suerte de la Patria chica, sobre los destinos de la Patria Grande»

C O R T E J O

EN LA MUERTE DE ERNESTO MUÑOZ BORRERO

Gavilanes y aguiluchos que surcáis el espacio;
formad el cortejo,
y en macabro festejo
clarinad de las glorias
del Cóndor que se abate.
Formad el cortejo
en orden de combate.

Gavilanes y aguiluchos, formad el cortejo;
perdeos en el infinito
y en vanguardia triunfante
id hacia el llameante
Casino de Cóndores.
Id hacia el Sol,
la tumba luminosa
de la estirpe gloriosa.

Gavilanes y aguiluchos que surcáis el espacio
formad la vanguardia,
bebed infinito, id al Casino
y decid a Piedra, a Oliva,
a Solórzano y Terán,
que llenen las copas de vino
y rieguen el champañá helado
que robaron al nevado
Chimborazo.
Que llenen dos copas,
que levanten la diestra
y rindan honores
a Muñoz y Díaz.

Gavilanes y aguiluchos que surcáis el espacio:
Alejáos lentamente,
sin ruido de motores
ni crepitar de fuselajes incendiados.
Volad despacio....

FRANZ LOBATO

Pasada la primera impresión del desastre, el Ministerio, como en ocasiones anteriores, designa una Comisión para que investigue la causa del accidente —meros ritos, que sólo tienen el objeto de llenar una formalidad, nada más— pero sin pretender siquiera hacer un análisis y esforzarse por poner un remedio que pare con este desfile apocalíptico de desastres, los más de ellos debidos a fallas de carácter técnico o disciplinario.

No es posible asumir una resignación fatalista ante tanto fracaso; no es concebible que sólo la Mala Suerte nos lleve de tragedia en tragedia: si analizáramos los acontecimientos con serenidad y con justicia, encontraríamos que hay algo más hondo que proviene desde la iniciación:

Nos hace falta carácter, mucho carácter para remediar estas deficiencias y acabar con estas barbaridades.



En noviembre 8, se organiza en Quito un nuevo Curso de Armadores-Motoristas, con el personal de tropa como alumnos y el siguiente cuerpo directivo y docente:

Mayor Amadeo Micciani	Director;
Capitán Manuel Valdiviezo B.	Teoría de Motores, Carburantes y Lubricantes;
Teniente Aurelio Laino	Tiro y Explosivos;
Mariscal Pietro Palmerini	Armas y Projectiles;
Mariscal Giannet Capelli	Prácticas de Motores, Carburantes y Lubricantes.

A l u m n o s :

Sargento 2°	Tomás Osorio
Cabo 1°	Angel P. Aguilera
>	Segundo M. Vaca
>	Heriberto Gavilanes
>	Francisco Sanmartín
Cabo 2°	Gonzalo Pozo
>	Carlos Ruiz
>	Guillermo Rodríguez
>	Ricardo Yela

Soldado	Pedro Gómez
»	Luis Torres
»	José Pacheco
»	Luis Proaño
»	Gabriel Pérez
»	Luis A. Cuzmán
»	José V. Trujillo
»	Julio Gordón
»	Juan J. Montenegro
»	Carlos A. Ortega
»	Carlos Checa
»	Enrique Correa
»	César A. Liger
»	Néstor Veloz
Emp. Civil	Rafael Donoso.

El mes de diciembre y el año terminan sin otro acon-
tecimiento notable.



1938 — 1943

Dos etapas diferentes tenemos que analizar en este período de tiempo: el primero —1938/1941— constituye solamente una nota necrológica: un desangre sucesivo y, lo que es más grave aún, estéril por todo concepto. La segunda parte —1942/1943— podemos llamarla de la restauración.

'De 1937 a 1941 los accidentes aviatorios han sido una sucesión macabra de tragedias; habíamos vuelto a aquella época anterior en que cada vuelo traía consigo un accidente. Cómo es posible, nos preguntamos todos que, en tan poco tiempo y de actividad relativamente escasa, tengamos que lamentar la desaparición de un número tan elevado de víctimas? La Aviación —hay que aceptarlo— no está exenta de ciertos accidentes que se puede calificarlos como inevitables, desgraciados; pero una serie que jamás termina y de accidentes que no tienen una explicación racional, nos debe hacer pensar seriamente. No es posible aceptar que la ciega

Fatalidad nos está acechando a cada momento; hay detrás de esta Fatalidad una sombra que nos sigue, está junto a nosotros y ha formado una segunda naturaleza dentro de nuestro sér: esta sombra fatídica es la IRRESPONSABILIDAD. Sí, señores, la irresponsabilidad de grandes y pequeños. De los pequeños que, en aras de su egoísmo, de su afán de figuración personal, sacrifican todo principio de disciplina, toda consideración a la Patria que los necesita, son ellos los que se lanzan a hacer demostraciones temerarias y estériles de valor. Y los grandes (llamándolos así solamente por los cargos elevados que acupan en las esferas administrativas, NO por otra consideración), hal estos grandes figuranes que los hay en todas las latitudes, por doquier, que jamás asumen su verdadero puesto y no tienen autoridad para controlar ciertos instintos, son autoridades únicamente para recibir los honores, para disfrutar de las prebendas y para disfrutarlas bien, necesitan sonreír, contemporizar con todos: una vida eterna de cálculos. He ahí la causa de tanto fracaso en la Aviación y en otras actividades nacionales.

Haciendo un análisis de cada uno de los accidentes, me sería fácil demostrar lo aseverado; mas, me propongo sólo trazar, en lineamientos generales, algo sobre el particular. Por supuesto, quiero hacer resaltar el hecho de que se trata de una modesta, modestísima opinión mía, basada en el conocimiento adquirido en algunos años de trabajo en el Departamento de Aviación.

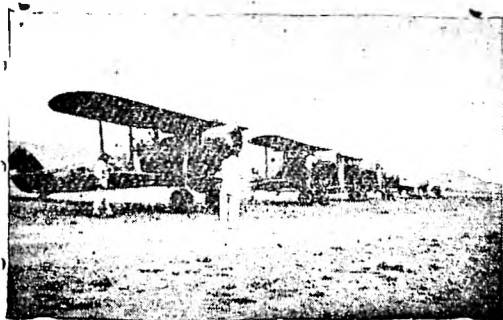
Los accidentes pudieron haberse producido por las siguientes causas, principalmente:

- 1°—Malos directores e instructores;
- 2°—Deficiencia profesional;
- 3°—Faltas disciplinarias;
- 4°—Material malo;
- 5°—Manos criminales, y
- 6°—Circunstancias realmente desgraciadas.

Los múltiples accidentes acaecidos de 1923 a 1934, corresponden a los cuatro primeros numerales. Nuestros primeros ensayos se realizaron en máquinas inservibles y a base de una técnica ridícula, por decir lo menos; pues nuestra primera Escuela de Aviación comenzó con ejercitaciones



Misión Aérea Ecuatoriana que fue a Roma el 22 de julio de 1938. — De izquierda a derecha: Capitán Jaime Chiriboga Ordóñez; señora Leonor Aray de López Valdivieso; Mayor Nicolás López Valdivieso, Jefe de la Misión, y Capitán Cristóbal Sandoval.



Aviones en línea de vuelo, listos para un raid Guayaquil—Cuenca.

que hubieran sido aceptables el año 1914, no el año 1924.

La adquisición de todo el material bélico italiano, y, sobre todo el de aviación, fue desastrosa para el país y determinó, por consecuencia, una era de estancamiento.

En lo que respecta al personal —me refiero a aquel que formó el primer escalafón de nuestra aviación en los años de 1923/24— tuvo que limitarse a batir palmas por las hazañas de sus instructores; pero, en realidad, no se hizo escuela de vuelo. La enseñanza parece que, de propósito, fue deficiente, nula, al extremo que muchos de los primeros alumnos tuvieron que regresar a sus armas primitivas, decepcionados ante el egoísmo de los contratados.

Después, con el advenimiento de Canzini, se hizo mejor labor, pero el material de vuelo apenas permitía llegar hasta cierto período y fue necesario clausurar la Escuela, seleccionando un núcleo de oficiales para que, becados por el Gobierno, continuaran sus estudios de pilotaje en una escuela italiana. De los siete alumnos que partieron, regresaron cuatro: los tres perecieron en accidentes sucesivos, con la circunstancia de que el Alférez Salazar se produjo en forma que hacía presumir intervención criminal o desidia incalificable de la Escuela.

Con el retorno de los cuatro oficiales, era de esperar algo efectivo; mas, el Gobierno, que invirtió cuantiosas sumas en sostenerlos en el exterior, no les prestó apoyo de ningún género a su regreso y les obligó a vegetar: el ocio a que se sometió a este personal, fue el principio de una lucha ambiciosa y egoísta que, más tarde, —muchos años después, desgraciadamente— culminó con la separación de todos.

La lucha era desesperada; muchas veces tuvo caracteres de verdadera mezquindad; la codicia por los primeros puestos era grande; mas nunca ese afán de llegar arriba obedecía a un anhelo sano de hacer labor, NO; se disputaban los privilegios que estos puestos significaban y a los cuales también se aferraban con furia los que se encontraban por las altas esferas.

Las autoridades militares superiores, a pesar de conocer este caos, miraron las cosas con demasiada indiferencia; se les trataba con cierto respeto particular a los aviadores, a

quienes se les había aureolado —cosas de la época— creyendo o haciéndoles creer que, por ser tales, no estaban comprendidos dentro de los fueros militares; no se sentían con autoridad suficiente para llamar la atención a un aviador y esta situación de privilegio, en que se colocó a los pilotos militares, fue la causa de la indisciplina que reinó en los comienzos. Pero la medida se había colmado y no era posible más; fue entonces cuando se optó por separar a todos los oficiales antiguos del Arma.

A partir de 1935 se inició una era de prosperidad, habíamos conseguido formar un núcleo selecto de aviadores militares; las alas ecuatorianas habían vencido todas las cimas; fatalmente, la separación del instructor Gray —capaz y enérgico— nos perjudicó y pronto vinieron malos días por causas diferentes, cuyos detalles veremos más adelante.

Como un acto de justicia es preciso consignar que mientras el aviador americano James H. Gray estuvo al frente de la Escuela como Director Técnico, en más de un año de actividad intensa, solamente dos accidentes de consideración se produjeron: el del Alférez Jorge Piedra y aquel del raid Guayaquil-Quito con Rennella y Vásquez.

Y, finalmente, en lo que respecta al personal de mecánicos motoristas y armadores, hemos vivido en una desorientación completa; por un lapso enorme hemos estado a expensas de contratados y no hemos hecho una labor positiva para llenar esta necesidad inaplazable. Ciertamente contamos con algunos oficiales que tienen buenos conocimientos sobre la materia; pero se puede asegurar que no hay uno solo al que podamos llamarle un maestro capaz de ponerse al frente y dirigir técnicamente todos los trabajos.

Estos y otros fracasos y gran parte de todo lo que se ha proyectado, digámoslo con ruda franqueza, se ha debido a que los gobiernos siempre han mirado de solayo cuanto concierne a la defensa nacional: por sobre toda consideración ha estado su estabilidad en el Mundo, aún en los momentos en que el país estaba amenazado de muerte.



Mister James H. Gray, Instructor de la Escuela Militar de Aviación, acompañado de sus ayudantes los Capitanes Nicolás López Valdivieso y Marco Antonio Aguirre. Este último, piloto distinguido, falleció trágicamente cuando volaba con dirección a la Capital de la República, como tripulante del avión piloteado por el experto alemán Mayor Fritz W. Hammer, Gerente de la Compañía Ecuatoriana de Transportes Aéreos, al atravesar la cordillera en la provincia de Bolívar. Marco Aguirre se dirigía a la Capital a conocer a su primogénito: la Muerte despiadada le salió al paso.

Y, así, de tumbo en tumbo, otra vez tenemos un nuevo año de esperanzas por delante: 1938.

Se inicia sombríamente. El primer acontecimiento aviatorio es el accidente del piloto alemán Mayor Fritz W. Hammer, Gerente de la Compañía de Transportes «SEDTA», a consecuencia del cual muere uno de nuestros distinguidos pilotos: MARCO A. AGUIRRE.

El Mayor Hammer, acompañado del Capitán Marco A. Aguirre y los mecánicos de la Sedta señores Conrad Butcher y Richard Weis, como tripulantes los tres últimos, se dirigen a esta Capital: Aguirre, a visitar y conocer a su primer heredero que acaba de nacer, y los tres señores de la Sedta a ultimar las negociaciones que con el Gobierno realizan para el establecimiento de los transportes aéreos. A la altura de la provincia de Bolívar, en la parroquia Guanujo, sufren un accidente (parece que un choque contra la montaña) y perecen los cuatro.

Es fácil considerar lo que representa esta nueva catástrofe para el país que va de sorpresa en sorpresa: cuando no se matan los aviadores ecuatorianos, los matan. Marco Aguirre iniciaba la trayectoria de un porvenir brillante; su ambiente popular es fantástico; su afabilidad, su prestigio como piloto hacen que su nombre vaya de boca en boca como en otrora el popular «viejito» Rennella. «Con su vida rota inclementemente en una hora infortunada, pierde la Aviación Militar ecuatoriana uno de sus jóvenes ases; el Ejército nacional uno de sus oficiales más pundonorosos y la nación entera un excelente servidor».

A poco, en la Escuela de Aviación, termina el curso de instrucción militar el grupo siguiente y se procede al ascenso, al grado de Alférez, con la antigüedad ganada en sus estudios:

Galo Espinoza
Homero Valencia
Luis H. Soto
Alfonso Yépez
Rafael Andrade

Gonzalo Rivas
Gonzalo Hernández
Rubén Cruz
José R. Gómez
Alberto Morán Z.

J. Miguel Becerra
 Víctor Suárez
 Eugenio Palomeque
 Eduardo Naula
 Fernando Dávalos
 Víctor Estévez

Ernesto Larrea
 Francisco Merizaldo
 Carlos O. Larrea
 Reinaldo J. Valverde
 Jorge Erazo
 Sigifredo Alava.

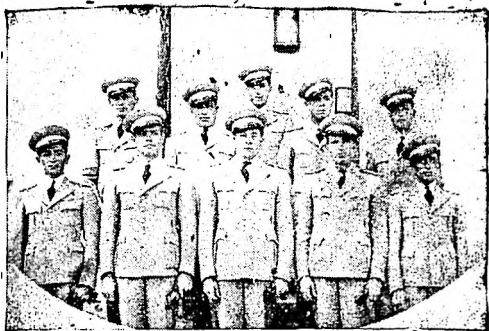
Ahora bien, este personal que ha terminado su período de instrucción militar, no puede continuar sus prácticas de pilotaje, por cuanto no tiene material de vuelo apropiado. Un gran porcentaje de este grupo pasa a otras reparticiones militares, otros se retiran del servicio activo y muchos meses más tarde se brevetan algunos de los nombrados.

Por este mismo tiempo, el Ministerio de Defensa decide enviar una misión aeronáutica al Reino de Italia para que efectúe cursos de especialización en tres ramas diferentes, compuesta por el Mayor Nicolás López Valdivieso, Capitán Jaime Chiriboga Ordóñez y Teniente Cristóbal Sandoval.

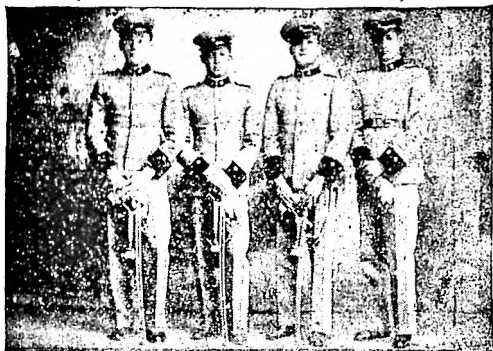
Veinte días después, el 21 de julio, son incorporados a la Armada Aérea los Subtenientes Gabriel Gangotena, Edmundo Carvajal, Jorge Legarda y Gonzalo Gallo, los mismos que vienen con su brevet de pilotos, alcanzado en la Escuela Militar de Aeronáutica de Venezuela. Los cuatro oficiales ocuparon en la nombrada Escuela puestos de distinción, especialmente Gangotena que obtuvo la Primera Antigüedad. Estos nuevos aviadores tienen que seguir su entrenamiento en los aviones ya bastantes deteriorados —los únicos de que disponemos— porque es preciso volar para mantenerse en buenas condiciones.

Y de nuevo otra tragedia colma la lista enorme de víctimas.

Como se acerca el aniversario de la ciudad de Cuenca, la superioridad militar resuelve enviar una escuadrilla compuesta de 7 aviones que lleve el mensaje afectuoso de las otras provincias de la República y que, al propio tiempo, realce los festejos que esa ciudad celebra en su fecha clásica. Preside la misión el Coronel Rafael Borja, Comandante de Aviación entonces, quien va previamente a Guayaquil, pues su objeto es formar la escuadrilla con todos los avio-



Personal que integró el Curso de Especialización en los aviones Alfa Romeo.



Los Cadetes de Aviación: Gabriel Gangotena, Edmundo Carvajal, Gonzalo Gallo y Jorge Legarda que marcharon a Venezuela becados por el Gobierno de dicho país.

nes disponibles, inclusive el «Atahualpa», de pasajeros, adquirido últimamente. En efecto, el 2 de Noviembre, por la mañana, en el Aeródromo «El Cóndor», se alistán 7 aviones de distintas marcas y procedencias. Se traza el plan de vuelo y, en cuanto se recibe noticias radiográficas de Cuenca respecto al tiempo, inicia el raid el «Atahualpa», piloteado por el Capitán Jorge Páez Mena y llevando como pasajeros al Coronel Rafael Borja, Teniente de Comisariato Ricardo Darquea G. y tres mecánicos. Hay la consigna de reunirse cerca de Cuenca con el objeto de llegar en formación. Este propósito no puede realizarse dada la diferente velocidad de las máquinas que componen la escuadrilla. A gran altura y después de unos minutos, se observa, desde el «Atahualpa», como varios de los aviones pasan a gran distancia, rumbo al Azuay. El avión líder continúa solo su viaje. Transcurridas casi dos horas, ya porque la cordillera está cubierta de nubes, ya porque se ha desviado de la ruta, el «Atahualpa» regresa a Guayaquil, donde encuentra otros aviones que han corrido igual suerte. A medio día se recibe noticias de que el cielo de Cuenca está despejado: El Coronel Borja ordena emprender un nuevo vuelo, y, al cabo de otras dos horas, se arriba felizmente a Cuenca, donde se encuentra una parte de la escuadrilla. Por comunicaciones de Guayaquil se sabe que los demás han regresado al Puerto, menos el piloteado por el Capitán Carlos Cabezas y Gonzalo Gallo. La inquietud se apodera de todos los ánimos, pues, muy fundadamente, se teme una nueva tragedia.

Con todo, es preciso esperar un poco, pues es posible que se haya desviado de la ruta y sea esa la causa del retardo; pero el tiempo vuela y el viajero no aparece, en cuyo caso sólo queda la última esperanza: un regreso a Guayaquil. Se inquieren noticias y todas son negativas; es entonces que la tragedia es evidente, puesto que la autonomía de vuelo del avión era relativamente mínima y el tiempo transcurrido estaba sobre esa capacidad del avión.

Los datos que se reciben son vagos: unos oyeron zumbo de motor por aquí; otros oyeron por allá. Lo cierto es que transcurre el tiempo y pasan los días sin saber nada concreto. Se han desplazado comisiones por todas partes. De la III Zona Militar sale una integrada con personal del

Grupo «Febres Cordero» y ésta es la que comunica, el día 6 que, después de una búsqueda intensa, ha localizado al avión en los páramos de «Los Soldados», en el sitio Retamaloma, de la provincia de Cañar. El aparato se halla destrozado y los cadáveres, si no en estado de descomposición, a causa, probablemente, de la baja temperatura de la región, ya incompletos, puesto que las aves de rapiña habían iniciado su macabra tarea.

Los cadáveres presentan lesiones graves en todo el cuerpo, especialmente las piernas de ambos están rotas, lo mismo que el abdomen. El hecho de encontrar los cuerpos fuera de la cabina del avión, demuestra que no murieron instantáneamente; además hay la declaración de un apellidado Vintimilla, quien manifiesta que, a una detonación fuerte, oyó voces lastimeras que pedían auxilio; pero, acobardado, no se aventuró a acudir al lugar de donde procedían esos gritos.

Los restos se trasladan inmediatamente a Cuenca, donde son sepultados en medio de una grandiosa manifestación de pesar.

VARONIA DEL AGUILA

(A LOS AVIADORES CABEZAS Y GALLO QUE
FECUNDARON, CON SU SANGRE, LA MONTAÑA)

Un lenguaje de pájaros se os desató al oído
y, aunque un torcer de raíces se os prendió a la cintura,
por no anclar la ilusión enrumbásteis, dejando
la ansiedad en la ruta con sandalias de nube.

Las ventanas del viento os gritaron adioses
y en un círculo de oro reventó la esperanza,
encendiendo minutos en el pecho, y la brasa
cardinal de los ímpetus os doró la mirada.

Fuisteis eco y hazaña desvestida en la niebla
azotando confines con aullido de amarras:
pero alzóse en hoguera una rosa de espanto
y un mordisco de sombras hizo sangre en el ala.



Como quedó el avión
piloteado por el Capi-
tán Carlos Cabezas
Moncayo, a raíz del
accidente en el pára-
mo de «Los Soldados»,
cerca de Cuenca.



Imponente traslado de los restos del Capitán Cabezas
Moncayo y Subteniente Gonzalo Gallo, caídos en el
páramo de «Los Soldados» al efectuar un raid a Cuenca.

Tras de todos los vientos burló al sol vuestro antojo
y cual loba en acecho os miró la montaña.

(Un silvido de flechas se os clavó en el anhelo
y la tierra se os hizo una ausencia que llama).

Batió, entonces, el cielo un pañuelo de otoño
que, bordando estupores, apretó las gargantas;
y, arrojando los pulsos que os ataban las manos,
a la roca doncella le palmeásteis el anca.

Así —en coágulo y llama— reventó vuestro beso
creador y frenético por domar la hembra brava;
y así el sol, en pupila de consorte iracundia,
salió tarde, blandiendo un puñal de distancia.

Ahora es ella y vosotros. Ahora sois la simiente
de una génesis nueva que se aprieta en hazaña.
Ahora sí la montaña, con collar de horizontes,
guarda al viento la bronca varonía del Aguila....

César Andrade y Cordero

Cuenca, 9 de Noviembre de 1938.

Al finalizar el mes de noviembre, se organiza en la
Capital un «Curso de Aplicación Aéreo Militar» para ofi-
ciales, con el siguiente personal:

Director Técnico y Profesor

Mayor

Profesor Coronel

» Mayor

» Capitán

» »

» »

Alumno Teniente

Subteniente

»

»

»

»

»

Rafael Colacicchi

Giacomo Negroni

Gonzalo Sánchez

Jorge A. Páez

Manuel A. Valdivieso

Igilio Perotti

Alfredo Arteaga

Gabriel Gangotena

Edmundo Carvajal

Bolívar Pico

Ernesto Delgado

Rafael Ramos

Teodoro Carrión.



1939 — 1941

Con alguna labor de escritorio que se ejecuta en el año 1939, puede decirse que termina toda actividad hasta el año 1942, fecha en la cual, una circunstancia exterior —la guerra mundial— hace renacer, pero esta vez sí parece que en forma definitiva, la Aviación Militar. Desde luego, el registro de accidentes, a pesar de la limitación de vuelo, es subido. Veamos.

A fines de enero del 39, se crea un «Curso de Perfeccionamiento para Motoristas y Armadores», con el siguiente personal:

Director	Capitán	Manuel A. Valdivieso
Profesor	Suboficial	Antonio Sanna
»	»	Miguel Cantarelli
»	»	Leandro Celloni.

mnos Curso de Perfeccionamiento

Cabo 1º.	Angel P. Aguilera
» »	Julio Recalde
» »	Guillermo Jurado
» »	José Lucio
» »	Oswaldo Villacís
» 2º.	Bolívar Villacís
» »	Oswaldo Sotomayor
Soldado	Carlos Viteri
»	Aquilino Fierro
»	Alfonso López
»	Armando López.

Motoristas

Sargento 2º.	Mariano A. Vera
Cabo 1º.	Horacio Burgos
» »	Juan D. Espinoza
» 2º.	Leonidas León

Soldado	Luis Fiallos
»	Carlos A. Játiva
»	Homero Flores
»	Alejandro Ordóñez
»	Angel A. Loza
»	José E. Monge
»	Luis E. Quintero
»	J. Humberto Suárez
»	Humberto Nieto V.
»	José Romo Leroux.

Armadores

Cabo 1º.	José E. Freire
» 2º.	Carlos Clavijo
Soldado	José Herrera
»	Ulices Sotomayor
»	Luis Cartagena
»	Abelardo Estrella
»	Felipe Ramos
»	Luis F. López
»	Edison Burbano
»	Jaime Moscoso.

En mayo llegan, procedentes de Italia, los Capitanes Jaime Chiriboga Ordóñez y Cristóbal Sandoval (este último ascendido mientras se halla en el exterior). Los dos vienen a la Capital de la República y se presentan al Ministerio a informar respecto de sus labores en Italia. Cumplidas estas formalidades, cada cual va a su puesto. El Capitán Sandoval a la Escuela de Aviación de Guayaquil.

En la capital está el avión Curtiss-Osprey, reparado y vistosamente pintado, al que se lo ha denominado «Diablo Rojo». Sandoval aprovecha esta circunstancia y consigue regresar al Puerto piloteando esta máquina. Después de una hora revolotea sobre Guayaquil y, directamente, se encamina al campo; mas, apenas llega a éste y cuando, según todas las apariencias, parece que va a aterrizar, de improviso toma altura y enrumba hacia Guayaquil, sobre la cual se entrega a hacer acrobacias arriesgadísimas. Según una crónica, la esposa del aviador se encuentra en una azotea con su hijo

en brazos. Se reconocen mutuamente, cambian saludos y cuando ya parece que se despide, el piloto continúa sus acrobacias, posiblemente alentado con la presencia de su familia. De pronto sucede algo inesperado: seguramente por una falsa maniobra se estrella contra la casa de la familia Rodríguez Bonín, incendiándola.

Hay muchas versiones respecto de las causas que pudieron motivar el accidente. La más aceptable es que en una de sus picadas, el tren de aterrizaje rozó con algún alambre y anuló la maniobra que realizaba el aviador para salir de su picada, produciéndose el choque brutal. Sandoval era un aviador sobresaliente, pero nada le excusa su arbitrariedad de realizar acrobacias INNECESARIAS sobre una ciudad.

El saldo de este accidente es realmente espantoso: más de 25 personas carbonizadas y mayor número todavía de heridos; sin tomar en cuenta el inmenso daño material ocasionado a mucha gente pobre.

Ya lo he dicho antes: estos exhibicionismos nos han causado daños irreparables, pérdidas cuantiosas, torrentes de sangre. El día que podamos controlar estos excesos y aprovechar del coraje bravío de nuestros hombres, ese día podremos también saldar las puñaladas que hemos recibido a mansalva.



El 2 de julio llega de Italia el Mayor Nicolás López Valdivieso y cuatro días después parte rumbo a los Estados Unidos el Mayor Jorge Páez, a seguir un curso de Vuelo Ciego en los aparatos Link, cuya instalación posee ya el Ministerio de Defensa.

Entre la serie de cursos que organiza la Misión Militar Italiana, se anota también un «Informativo Superior» para oficiales de aviación, con el siguiente personal:

Profesor Coronel	Giacomo Negroni
» Capitán de Fragata	Servadio Cortessi.
» Teniente Coronel	Rafael Colacicchi

Profesor Mayor	Nicolás López Valdivieso
» Capitán de Corbeta	Ernesto Moscoso
Alumno Capitán	Leonidas Hidalgo
» »	Olmedo O. Marín
» »	Galo Almeida U.
» »	Bayardo Tovar
» »	Gonzalo García.

Como es fácil apreciar, casi toda esta labor es teórica. Para los vuelos, se requiere material adecuado y el italiano no presta las seguridades del caso, ya que desde Italia vino reparado y, para mejor decir, apenas reparado, pues al desarmar ciertas piezas de los motores se pudo constatar que ni siquiera se había procedido a la limpieza perfecta, menos al recambio de determinados repuestos que son indispensables cuando se desmonta un motor de aviación para venderlo como nuevo.

De todos modos, el personal, a sabiendas del estado de las máquinas, está obligado a volar para mantener al *mínimum* su entrenamiento; además, en las fechas que celebramos, el Ministerio gusta de hacer falsas demostraciones y solicita al personal de aviación unos «vuelitos» (como la cosa más simple) y los aviadores no pueden decir terminantemente *nó*, porque caen en desgracia y entonces no les dan ni para gasolina: esta es la verdad y estos los sistemas observados desde su fundación. Cuando sucede una tragedia, entonces sí, el Ministerio, el SEÑOR MINISTRO, ordena la información sumaria y, muy orondo, se lava las manos...

Por otra parte, en la mayoría de los casos, si se trata de un Inspector General de Aeronáutica, éste tiene mejores armas para eludir su responsabilidad: no es un técnico, pues solamente ha sido colocado allí con el objeto de ocupar «algún puesto»...

En este estado de cosas, el General J. Enrique Ribadeneira, Inspector General del Ejército, visita todas las guarniciones del Ecuador. En Guayaquil se apresta para ir en vapor hacia Manabí y, luego, a Esmeraldas; pero el Mayor López Valdivieso que se encuentra en esa plaza, le insta para que lo haga a bordo del avión «Atahualpa», ofre-

ciéndose pilotearlo. Dicen que el General Ribadeneira era muy poco afecto a estos vuelos y que, antes de resolverse, dudó un tanto; finalmente le convencieron y, en la mañana del 6 de octubre decola rumbo a Manta.

Transcurre el tiempo prudencial dentro del cual debe aterrizar y no se tiene noticias de los viajeros. Comienzan las averiguaciones y siempre reciben respuestas negativas. Todo el día se lo dedica a la búsqueda; aviones de la Panagra, de la Sedta y de la Armada Nacional otean todas las vías por las cuales pudieron haber caído. El Ministro Americano, en gesto magnífico, indica que aviones de la Armada Aérea de ese país deben salir a cooperar con los que realizan dicha tarea. He aquí el telegrama sobre el particular:

«Legación Americana.—Quito.— Dos aviones B-18 de bombardeo y dos aviones de marina saldrán de aquí (Cristóbal), mañana al romper el día, para Guayaquil, a fin de ayudar a búsqueda. Aviones harán su base en Guayaquil, desde donde iniciarán búsqueda. Ruégole notificar Gobierno ecuatoriano y pedir Cónsul de Guayaquil los encuentre y esté preparado para suministrar cuanta información tenga respecto. Ruego expresar a autoridades respectivas el hondo pesar del General Stone, Almirante Sadler y de esta Embajada.— J. Dawson».

De Portoviejo se destacan comisiones del Batallón Imbabura, que buscan febrilmente los restos del aparato; finalmente, al siguiente día, a las 2,30 p.m., el Gobernador de Manabí recibe este telegrama transmitido desde Machalilla: «Encontramos en Río Blanco, jurisdicción de Machalilla, destrozado el avión en que viajaban el General Ribadeneira, a quien pudimos identificarlo por las palas. Todos los demás tripulantes carbonizados.—Comisario Nacional, Bowen».

A poco, el Ministerio de Defensa recibe también el siguiente parte telegráfico del Comandante del Batallón «Imbabura»:— «Profundamente impresionado, tengo pesar comunicar encuentro avión perdido con cuerpos malogrados compañeros, absolutamente carbonizados, difícil identificarlos; cuerpo mi General Ribadeneira pudimos identificarlo por un fragmento vivo rojo que tenía pegado cuerpo; el accidente ha sido de proporciones difíciles describir; los

cuerpos encontramos unidos boca abajo y completamente destrozados; el avión ha caído en 'montaña Río Blanco a una altura de cuatrocientos metros y a 30 kilómetros de Machalilla, al noroeste. Este momento salgo con fragmentos humanos a Machalilla para seguir a Jipijapa, en donde espero órdenes virtud que, dado estado cadáveres, muy descompuestos, deben ir de ésta por carretera Guayaquil-Manabí a recibirlos Jipijapa. Este parte le doy desde lugar mismo del siniestro; estoy con Segundo Jefe, Administrador Aduana Machalilla, Comisario Jipijapa, Agente Ventas Jipijapa y la patrulla a mis órdenes. Por indicación campesino Manuel Antonio Quiróz, las patrullas de tropas al mando Tenientes Grijalva y Balgasari están por otras montañas y con señal convenida los estoy concentrando Machalilla. Del avión sólo quedado servibles los patines. Llevo cadáveres. — Espere órdenes Jipijapa. — Atto. — Jefe Imbabura.

La catástrofe, como es posible apreciar por los partes, es de una magnitud sin precedentes; con la circunstancia especial de que las víctimas constituían la flor de nuestro Ejército en sus armas respectivas. El General Ribadeneira era, en esos momentos, el jefe de mayor prestigio de las Fuerzas Armadas del Ecuador y López y Chiriboga lo eran de igual modo en la Aviación.

Determinar cómo, quién, por qué, es tan aventurado, dadas las circunstancias del accidente: los únicos que pudieron explicarnos, enmudecieron definitivamente. Lo que más se puede hacer, es un análisis de las posibilidades.

En primer lugar, se decía que el Mayor López, que piloteaba la máquina, estaba desentrenado, por cuanto en Italia y a su regreso al país, no había tenido oportunidad de efectuar prácticas de vuelo, especialmente en ese avión, y esta circunstancia pudo influir en el accidente; pero contaban con Chiriboga, que sí estaba entrenado y, al notar las deficiencias de su camarada, pudo tomar los comandos del avión. En segundo lugar, es posible también que la falta de visibilidad no les permitiera distinguir una colina contra la cual chocaron (todas son presunciones); y, finalmente, tampoco es posible descartar un acto de sabotaje interno o externo, y digo interno, porque el General Ribadeneira, por su prestigio y su hombría hubiera sido el llamado a con-

trarrestar toda la serie de maquinaciones oscuras, incomprensibles que sucedieron después de su desaparición: era simplemente un soldado forjado en la lucha, no un muñeco de taburete.

Tan trágico acontecimiento ocurre a poco más de un año del insólito asalto peruano a una de las guarniciones de Oriente y el mismo que motivó la devolución al Gobierno del Perú, de la Condecoración concedida al Mayor Nicolás López Valdivieso, mediante la siguiente comunicación:

«Quito, a 4 de junio de 1938.— Señor Ministro Plenipotenciario del Perú.— Presente.

Señor Ministro:— Ante la gravedad de los sucesos acaecidos en la región oriental, entre las Guarniciones fronterizas del Ecuador y Perú, de resultado de los cuales se ha derramado sangre ecuatoriana, se ha vejado a elementos de nuestro Ejército, se ha hecho alarde de fuerza, se ha violado compromisos internacionales y se ha atentado contra el derecho de gentes, de parte de elementos de la Institución Armada de la República del Perú, en forma inmotivada, sin razón, a mansalva, creo del más elemental sentimiento patriótico herido en lo más profundo de mi sér, devolver, por su digno intermedio, a las Autoridades respectivas de su Nación, la Condecoración «CRUZ DE AVIACION» de Primera Clase, con que su Gobierno me honrara con motivo del «raid» de buena voluntad y confraternidad, para asistir a la Conferencia Panamericana de Aviación y al homenaje al héroe máximo de las alas peruanas, Jorge Chávez, que efectuara a la ciudad de Lima, una escuadrilla ecuatoriana que tuve el honor de Comandar.

Me ha obligado a este acto, el hecho de que habiendo sido ultrajada mi nacionalidad, no podría lucir sobre mi pecho la más alta presea de la Aviación peruana, con el mismo orgullo y satisfacción que la recibí, creyendo habían terminado o llevaban camino de eso, las controversias y diferendos entre nuestras Patrias, como se podía deducir de la buena voluntad manifestada por los dos Gobiernos y de la presencia de las Altas Partes en Washington, en su afán de que la paz y la armonía rigieran nuestros destinos y encaminaran nuestras Naciones por la senda del progreso



Mayor NICOLAS LOPEZ VALDIVIESO.—Falleció a consecuencia de un accidente ocurrido en Machalilla (Provincia de Manabí) cuando realizaba un vuelo a Manta junto con el General J. Enrique Rivadeneira, los Mayores Jaime Chiriboga Ordóñez y Enrique Salas, Subteniente Emilio Moscoso y Sargento Carlos A. Sánchez. Los cadáveres carbonizados no pudieron ser identificados. El 6 de octubre de 1939, fecha del accidente, fue declarado día de Duelo Nacional.

López Valdivieso se había educado en Chile, y con el instructor americano Gray fueron el alma de nuestra Escuela Militar de Aviación. Más tarde ocupó la Dirección de Aeronáutica y se proponía realizar una labor a fondo, cuando la muerte le salió al paso. La pérdida de López Valdivieso y Jaime Chiriboga Ordóñez, fue para la Aviación un golpe rudo.

y bienestar colectivos, sin odios mezquinos ni imperialismos avasalladores.

Del señor Ministro, f) Nicolás López Valdivieso.— Mayor de Aviación».

Y no habíamos salido aún de la sorpresa de semejante hecatombe, cuando, al mes justo, otro accidente se lleva un aviador más, aviador que estaba destinado a figurar entre nuestros ases: el Teniente Gabriel Gangotena.

La mañana del 10 de noviembre de 1939, dos máquinas están en línea de vuelo en el aeródromo «Mariscal Sucre». Los Tenientes Arteaga y Gangotena las pilotan: son dos Alfa-Romeo; Gangotena lleva como pasajero al soldado Miguel Angel Arias. Poco después de haber iniciado la intrucción, dice el Teniente Arteaga, pudo apreciar cierta irregularidad en el motor del avión de su camarada, de manera que, cuando Gangotena se separó de la formación, supuso que lo hacía para retornar al campo de aterrizaje; mas parece que, al efectuar un viraje, acaso por una falsa maniobra, fue a chocar contra un árbol corpulento de las inmediaciones, produciéndose inmediatamente el incendio del aparato y la carbonización completa de los cuerpos de los dos ocupantes: Gangotena y Arias.

Al día siguiente se realizan los funerales con solemnidad imponente, que revelan el cariño enorme de los compañeros hacia el camarada caído.

El Teniente Gangotena, como he dicho anteriormente, fue a Venezuela en compañía de tres oficiales, en goce de igual número de becas ofrecidas por el Gobierno de ese país. Pronto alcanzó el primer puesto en la Escuela, obteniendo, al término, la primera antigüedad. Estaba calificado como el mejor estilista del Ecuador en acrobacia y era, indiscutiblemente, un elemento de mucha valía.

Y termina este año —1939— con la clausura del Curso de Motoristas y Armadores, dejándonos una estela de sangrientos recuerdos y en el alma de todos los ecuatorianos heridas incurables.

Nuevamente, nos encontramos como en aquellos fatídicos tiempos de inacción. Nuestros gobernantes, siempre asustados de los gastos que demanda el sostenimiento de esta

arma e **indiferentes** a cuanto concierne a los problemas de la defensa nacional, y los **aeronautas**, sin valor para hacer una demanda enérgica al Gobierno, emplazándole para que apoye decididamente o les ordene retirarse para no vegetar como meras figuras de un escalafón.



La aurora del año 1940 nos enseña sus primeros fulgores inquietantes. El país está precisamente en el período electoral y el doctor Velasco Ibarra lo recorre en vía de propaganda de su candidatura presidencial.

Mucho malestar se deja sentir en la República. El pueblo se prepara a terciar afanosamente en la contienda. El oficialismo, por su parte, exhibe un nombre —poco grato para el país— por cuanto el elegido es de tiempo atrás el defensor de los intereses extranjeros. Alrededor de este profesional forman los eternos olfateadores, que ya presienten el triunfo de su hombre, no en la contienda honrada, patriótica, sino tras los bastidores de la acostumbrada farsa; así, pues, el triunfo no será la voluntad del pueblo libre, pero sí encarnará, en cambio, todas las aspiraciones de los logreros nacionales y de los usurpadores extranjeros.

El 12 de Enero, el Doctor Velasco Ibarra se halla en Guayaquil, por cuestiones de su campaña electoral; en el Puerto, como en todo el país, es inmenso el número de adherentes; mas, concretándonos a lo que a la Aviación concierne, nuestros oficiales pilotos, los pocos que quedan, guardan para el candidato del pueblo un cariño especial. Recuerdan que él, en ocho meses de administración, hizo en favor de su Arma lo que nadie —hasta entonces— logró en mayor tiempo. Y este recuerdo, que conservan con gratitud los aviadores, les colma de entusiasmo y, sin otra consideración, los de la Base de Guayaquil, aprovechando que el candidato les visita, le reciben con vítores. El entusiasmo les agiganta y se lanzan a una empresa temeraria. Saben que casi toda la guarnición simpatiza con el Dr. Velasco Ibarra y, en esta confianza, dan el grito de rebelión. Inmediatamente, destacan comisiones por todas

partes; pero, ¡oh sorpresa! donde esperan buena acogida y apoyo decidido, se les recibe con tambaleos y hay quienes arrestan a algunos de los comisionados. Los encargados de apresar al Jefe de Zona, Coronel Luis A. Rodríguez, son los únicos que pueden llenar su cometido, llevándole a la Base «Simón Bolívar».

Poco después de lanzado el grito, saben que no ha tenido eco, y los gobiernistas —después de muchos sustos y dudas— comienzan a movilizar a toda la guarnición de la plaza con dirección al aeródromo, donde se han concentrado todos los rebeldes: es un magnífico despliegue de fuerzas y hay quien habla de movimientos envolventes, de unidades de cobertura (palabras académicas y de ESCRITORIO...) cuando los insubordinados apenas llegan a sesenta hombres. Carabineros por un lado, unidades del Ejército, por otro, se lanzan en pos de las **huestes revolucionarias** con miras de aplastar a ese enemigo terrible... Termina el incidente con la captura de los oficiales, tropa y más personal de la Base. Más tarde, son trasladados a Quito y se lleva a cabo un Consejo de Guerra que les impone sanciones según el caso, sanciones que las cumplen en el Penal García Moreno. Los castigados son los siguientes: Capitán Galo Almeida U.; Subtenientes: Víctor H. Meneses, Carlos Dávila V., José Miguel Becerra, Ernesto Larrea, Sigifredo Alava y Gonzalo Jácome.

Mientras tanto, en Europa, Italia entra a la guerra y este hecho determina un cambio sustancial en nuestras relaciones y, sobre todo, en el futuro de la Aviación Militar.

El Ecuador, enemigo tradicional de los dictadores, pero, ¡oh sarcasmo! casi siempre gobernado por ellos, cancela su contrato con la Misión Militar Italiana, la que, poco después, abandona el país.

Como la guerra tiene caracteres de tragedia sin paralelo, las grandes potencias toman sus posiciones. Estados Unidos de Norte América apoya franca y decididamente a los ingleses, mediante el suministro de armamentos y otros recursos de que dispone; pero también a este país le toca su turno y, luego de la traición japonesa en Pearl Harbor, hace oír en el Pacífico su clarín de guerra y la declara a todos los países del Eje: Alemania, Italia y Japón..

Este acontecimiento impone a los Estados Unidos una nueva organización administrativa, industrial, agrícola etc; sus inmensas riquezas se movilizan y en el afán de tener fuentes inagotables de recursos de todo género para la guerra que toma proporciones inconcebibles, se recurre al continente sudamericano, procurando, por doquiera, materias primas y creando, además, con la premura que el caso exige, escuelas de reclutamiento de hombres para un futuro que parece muy próximo y, sobre todo, demasiado incierto. Como es lógico, la formación de pilotos ocupa el primer plano dentro de ese vastísimo proyecto y hacia allá se dirigen los estadistas norteamericanos, apoyando, en toda sudamérica, la creación de cursos de pilotaje y suministrando —mediante la Ley de Préstamos y Arriendos— técnicos y materiales para el sostenimiento de dichos cursos.

Al Ecuador le toca, pues, su parte en esta nueva cruzada y, entonces, se inicia una nueva era para la Aviación Militar, cuyo desarrollo seguiremos brevemente.

Se entablan negociaciones con el Gobierno americano y muy pronto llega al país la Misión Aeronáutica, encabezada por el Coronel Walter Bourgress. Es un experto piloto y un magnífico ingeniero. Hombre dinámico, incansable para el trabajo; posee conocimientos vastos y, lo que es mejor, gusta de controlar hasta en los detalles todo movimiento: visita los campos de aterrizaje; constata personalmente la forma en que se realizan todas las obras y, en base a sus conocimientos y experiencia, rectifica lo que cree del caso. Para el Gobierno del Ecuador es una garantía y una promesa para la Aviación.

El 4 de junio, en la ciudad de Guayaquil, el Subteniente Luis Arias, por encargo del Coronel Bourgress, prepara el avión North-American; el mismo día realizan una prueba satisfactoria. Al siguiente, 5, el Coronel ordena a Arias que aliste el avión para un viaje a Esmeraldas. En efecto, el mismo Subteniente Arias se encarga del aprovisionamiento del combustible y, acompañados por el Subteniente Fernando Dávalos, que había «gestionado» el viaje, parten rumbo a Esmeraldas. A la hora y media, aproximadamente, llegan y, luego de una corta permanencia, deciden regresar a Salinas. Aquí viene lo inesperado.

En los aeródromos de Guayaquil y Salinas esperan la llegada del Coronel y como tarda, el personal de estas bases inquires datos acerca del viajero. Como el tiempo transcurre sin ninguna información, se espera el siguiente día, en la creencia de que un aterrizaje forzoso lo retuvo en algún sitio lejano. Corren las horas y nada. Todos se inquietan y, ante las persistentes noticias negativas que llegan de todas partes, se hace evidente una catástrofe. A los dos días, anuncian de Machalilla que ha sido encontrado el Subteniente Luis Arias, en estado de postración absoluta, en la playa. Es conducido inmediatamente a Guayaquil, en donde se le somete a un tratamiento especial para calmar el estado nervioso en que —dicen— se encontraba y, desde luego, queda bajo custodia, con la consigna de no hacer declaración alguna extraoficial, reservándose para que informe ante las autoridades correspondientes, tan pronto se halle en situación de hacerlo. Restablecido, presenta su informe RESERVADO; pero la prensa publica ciertas declaraciones y la cuestión se torna en leyenda, a la que, por último, se la denomina **milagro**!

Según lo declarado por el Subteniente Arias, el accidente se produjo por el agotamiento del combustible; pero, ¿es posible suponer siquiera que un aviador experimentado como el Coronel Bourgress, no cuidara de que la provisión de ethyl fuera más allá de lo suficiente? El avión debía tener medidor de gasolina, para ir marcando, gota a gota, las reservas de que disponían; y, finalmente, si el puntero iba aproximándose a CERO, es dable pensar que el Coronel, en vez de dirigirse a la playa, en donde tenía por lo menos probabilidades de salvarse, se alejara mar adentro para hundirse en las entrañas de esas aguas plagadas de tiburones?

De todos modos, nosotros perdimos un gran instructor y también un aviador, el Subteniente Dávalos, que pereció, según el informe, devorado por las fieras marinas. Y lo que es más, este accidente enturbió, diré, un tanto, las gestiones que se realizaban en Estados Unidos para la consecución de material de vuelo. Desde ese momento quedamos a fojas una.

En este punto muerto nos sorprende la imperialista invasión peruana. Nosotros tenemos tres aparatos anticuados

con tiempo sobrepasado de vuelo, pero aptos, en estos momentos supremos, para efectuar reconocimientos y aún lanzar unos cuantos kilos de bombas; pero, ni siquiera estos tres aviones pueden hacer acto de presencia en los instantes en que se debate sola y en completo abandono por parte del Gobierno, la escasa guarnición de El Oro, luchando con un enemigo cuya superioridad numérica es de 10 a 1 y dotada de toda clase de medios modernos: artillería, aviación, tanques, marina, todo y todo con una prodigalidad grandiosa. Para respaldar esa maquinaria de guerra, el propio Presidente del Perú y sus familiares visitan la zona afectada, cuidando a sus heridos, alentando a sus soldados.

El entonces Jefe de nuestra aviación, Mayor Jorge A. Páez, dirige una comunicación al Gobierno pidiéndole autorización para comandar la única escuadrilla —TRES MAQUINAS— con los pilotos voluntarios que constituyen todos cuantos tenemos. Se arguye la superioridad del enemigo y se niega la solicitud por considerar innecesaria y peligrosa, cuando por años de años se ha permitido el suicidio estéril disfrazado con el traje de valor. Pregunto, qué es lo que se quería? Acaso la Historia no está llena de ejemplos de pueblos pequeños que han sucumbido sin quedar mancillados con el estigma de cobardes? Mas, es preciso que se comprenda y sepa que el PUEBLO de mi Patria —heróico de tradición— en estos momentos solemnes de su historia, pide a gritos ir al campo de batalla; los voluntarios forman enormes columnas en todas las ciudades; se disputan el privilegio de marchar a la vanguardia de las fuerzas que van a repeler al agresor. Pero, el GOBIERNO rechaza a estos valientes; desecha a los voluntarios y la derrota se produce a fuerzas de las circunstancias, por la mayoría inmensa de las tropas peruanas. Luego el tratado de Río de Janeiro es el corolario de esta agresión que, para escarnio de América, es aprobada internacionalmente. Y conste que, en esos mismos momentos, el mundo lucha a muerte contra los totalitarios y los invasores...

Al finalizar este año, llega al país el Mayor Harry N. Renshaw, como Jefe de la Misión Aérea Americana y, en setiembre, se crea el III Curso de Aviación Militar, con el siguiente personal:

Director	Mayor	Harry H. Renshaw
Ayudante	Teniente	Alfredo Arteaga
"	"	Edmundo Carvajal
"	"	Teodoro Carrión
"	"	Bolívar Pico
"	"	Rafael Ramos
"	"	Ernesto Delgado
"	"	Luis Arias
"	Subteniente	Jorge Legarda
	"	Leonidas Serrano
Alumno	"	Rodolfo Salgado
"	"	Kenton A. Correa
"	"	Luis A. Yépez
"	"	Jorge Salinas
"	"	Gonzalo Benítez
"	"	Ramón Borja
"	"	Rigoberto A. Heredia
"	"	Vidal González M.
"	"	Enrique E. Navarrete
"	"	Eduardo Puente
"	"	Francisco Hidalgo
"	"	Víctor Ayala
"	"	Francisco R. Zambrano
"	"	Elías Mora
"	"	Manuel I. Serrano
"	"	Homero Valencia
"	"	Alfonso Yépez M.
"	"	Rafael Andrade O.
"	"	Eduardo Naula
"	"	Víctor M. Suárez
"	"	Jorge A. Erazo
"	"	Alberto Morán Z.
"	"	Bayardo Sandoval.

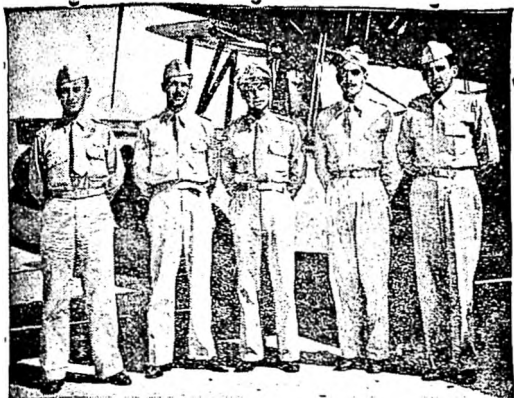
A partir de este momento, si podemos decir que comenzamos una etapa nueva y de labor efectiva; los cursos se suceden unos a otros y el material de vuelo comienza a llegar a medida de las necesidades. Hemos volteado, según parece, definitivamente, la página de las necrologías mensuales y, en adelante, las alas nacionales se en señorearán perpetuamente en los cielos ecuatorianos.

1942 — 1943

La creación de un nuevo curso de pilotaje es la noticia de vanguardia de este año. La labor es teórica y práctica y, sobre todo, con sujeción a programas bien consultados, técnicamente trazados; los instructores, entre los que figuran oficiales extranjeros y nacionales, tienen conciencia de su misión y verdadero afán por formar nuestros aviadores.

El 30 de enero, mediante el decreto correspondiente, se crea dicho curso, con el siguiente personal:

Director	Mayor	Bayardo Tovar
Consultor	Técnico Mayor	Harry N. Renshaw
Ayudante	Capitán	Alex B. Pendleton
'	Teniente	Teodoro Carrión
Médico	Capitán	Camilo Villamar
Radio-operador	Subtte.	Homero Salas
Ayudante Vuelo	Teniente	Bolívar Pico
'	'	Rafael Ramos
'	'	Ernesto Delgado
'	' Subteniente	Manuel I. Serrano
'	'	Homero Valencia
'	'	Alfonso Yépez M.
'	'	Rafael Andrade
'	'	Víctor Suárez
'	'	Alberto Morán Z.
'	'	Jorge Legarda
Alumno	Teniente	Julio C. Samaniego
'	'	Aníbal Duarte
'	'	Víctor Lucero
'	'	Julio E. Martínez
'	'	Manuel Ortiz P.
'	'	Oswaldo León
'	'	Rubén Pérez
'	'	Félix Solís R.
'	'	Eudoro Naranjo
'	Subteniente	Enrique Iturralde
'	'	Alvaro Campuzano
'	'	Jorge Muller
'	Cadete	Eduardo Viteri Córdova



Primer Contingente de oficiales aviadores que marchó a EE.UU. a la Escuela Corpus Cristi. De izquierda a derecha: Tenientes Oswildo León, Rafael Ramos, Capitán Edmundo Carvajal, Teniente Ernesto Delgado y Teniente Luis Arias.



Personal del Curso de Mecánicos-Motoristas.

	Cadete	Luis Orti
	"	Galo Larrea Torres
	"	Iván Bayas
	"	Edmundo Astorga
	"	Efraín Guevara
	"	Francisco Granja
Alumno	Cadete	Gonzalo Fernandez
"	"	Jorge Delgado Hernández
"	"	Eduardo Baquero Morejón
"	"	Alfredo Palacios G.
"	"	Luis A. Jácome
"	"	Cristóbal Baquero C.
"	"	Hugo Patiño V.
"	"	Raul Merino
"	"	Jorge E. Carrera
"	"	Edgar Dávalos
"	"	Luis A. Fierro
"	"	José Capobianco
"	"	Edmundo Dávalos
"	"	Fausto Naranjo
"	"	Horacio Espíndola
"	"	Jaime Aguirre V.
"	"	Jorge Banderas S.
"	"	Juan Montúfar
"	"	Hugo Pazmiño
"	"	Jorge Saa
"	"	Jorge Nicolalde
"	"	Oswaldo Román Pérez
"	"	Rubén Carbo
"	"	Gabriel Domínguez.

Mientras continúan las actividades ininterrumpidamente, con un ritmo cada vez mayor, un accidente viene a enturbiar el magnífico ambiente de la Escuela. En Quito, el Subteniente Gonzalo Benítez, se encuentra realizando una de sus prácticas la mañana del 23 de abril: vuela con el Sargento Porfirio Romero como tripulante. Encontrándose sobre el cuartel del Grupo «Dávalos» comienza una serie de acrobacias peligrosas e inútiles; quien observa esas maniobras, comprende que es una de las tantas demostraciones de pericia por las cuales hemos pagado un precio elevadí-

simo. El final de esta exhibición quiso decir una vida: la de Gonzalo Benítez.

Y, a menos de un mes, el 19 de mayo de 1942, en Salinas, mientras se hallan cumpliendo su programa normal de instrucción de vuelo en formación los oficiales: Mayor Pendlethron y Tenientes Carrión y Pico, llevando como copilotos a los Tenientes Suárez, Naula y Valencia, sufren una colisión los aviones comandados por los Tenientes Pico y Carrión, a consecuencia de la cual se desploma este último y cae al mar: mueren Carrión y Naula.

Este accidente se produjo por una falsa maniobra al efectuar el cambio de formación. A este respecto nos han asegurado que tuvo su origen la catástrofe en cierto acto indisciplinario cometido por uno de los oficiales de la escuadrilla que ocupó indebidamente un sitio que no era el suyo en la formación. No ha sido posible confirmar este dato; por tanto, nos limitamos únicamente a consignarlo.

Días después se brevetan en la misma Escuela los siguientes oficiales y cadetes: Oswaldo León y Julio C. Samaniego; Subtenientes Enrique Iturralde, Alvaro Campuzano y Jorge Muller; Cadetes Eduardo Baquero M., Gonzalo Fernández y Oswaldo Román Pérez.

El 1º de julio del año 1942, parten rumbo a Estados Unidos, para ingresar en la escuela militar de entrenamiento avanzado «Corpus Cristi», los siguientes aviadores: Capitanes Edmundo Carvajal Flores y Rafael Ramos, y Tenientes Luis Arias, Ernesto Delgado M. y Oswaldo León.

La Aviación Civil, por su parte, inicia también sus labores, aprovechando de algunas avionetas «Aeronca» adquiridas con fondos de la Defensa Nacional. El Ejecutivo, por medio de un decreto de 7 de octubre del mismo año, faculta al Comité Nacional de Aviación y al Aero Club del Ecuador, para que establezcan, por intermedio del Ala Ecuatoriana, en las ciudades de Guayaquil y Manta, escuelas de aviación; y, con el objeto de acrecentar los fondos, destina el 25% de las recaudaciones provenientes del impuesto sobre los espectáculos públicos en el Cantón Guayaquil y Provincia de Manabí.

Tanto en Guayaquil como en Manta, se organizan las mencionadas escuelas y la iniciación puede decirse que es

prometedora, pero en el fondo, ésta como tantas otras organizaciones y **PRIMERAS PIEDRAS**, sólo tiene el objeto de distraer a ciertos sectores, halagar a determinados núcleos. La base para el sostenimiento de una empresa de esta naturaleza es el dinero y no creemos que, con lo asignado, se pueda asegurar, por mucho tiempo, dicho funcionamiento. Podrán nuestros capitales particulares sostenerlas? Sería lo ideal, pero mucho lo dudamos.

Desde luego, es preciso hacer resaltar la gran labor, en estos últimos tiempos, de tres entidades: Aero Club del Ecuador de Guayaquil, Aero Club de Manta y Quito Glider Club. En este último, especialmente, un hombre: **JUAN MUÑOZ L.**, el fanático de la aviación, lucha con empeño sin paralelo; y cuando comienza a ver realizados su ambición y los sueños de toda su vida, el 21 de enero de 1943, la muerte se lo lleva en Manta, mientras realiza un vuelo en compañía del piloto militar Mayor Humberto O. Marín, que va como pasajero.

Con la muerte de Juan Muñoz, termina toda actividad en la Escuela de Manta; en Guayaquil, en cambio, se centraliza todo lo que concierne a la aviación civil y la labor continúa más o menos normalmente.

Por una triste coincidencia, el mismo día de la muerte de Muñoz, llegan de Estados Unidos los siguientes aviadores, piloteando cada cual su máquina: Mayor Bayardo Tovar, Capitán Bolívar Pico y Tenientes Manuel I. Serrano y Alberto Morán Z.; dirige esta expedición el Coronel norteamericano Alex B. Pendlethorn.

El 26 de abril, un nuevo accidente en Turubamba, se lleva dos buenos muchachos de nuestra aviación: Teniente Manuel I. Serrano y Cadete Leonardo Mármol. En julio 9, una gran noticia nos llega de la metrópoli del dollar: el Capitán Edmundo Carvajal Flores, que termina su curso en la escuela «Corpus Cristi» obtiene la más alta calificación y, por consiguiente, la **PRIMERA ANTIGUEDAD**, destacándose sobre 310 oficiales, entre los que se cuentan 200 norteamericanos y 110 de Latinoamérica. El triunfo de este compatriota, representa un triunfo nacional y, lo que es más, nos demuestra que tenemos pocos pero buenos muchachos. A propósito, cabe recordar que todos nuestros ofi-

ciales de aviación han obtenido puestos sobresalientes en las naciones a donde han sido enviados.

Y mientras, por una parte, regresan a la Patria los aviadores Edmundo Carvajal Flores, Rafael Ramos, Ernesto Delgado M., Luis Arias y Oswaldo León, un nuevo contingente va con el objeto de traer algunas máquinas para nuestra Armada: Tenientes Alfonso Yépez, Rafael Andrade y Ramón Borja, acompañados, como copilotos, por el Capitán Juan A. Tenezaca, Leonidas Serrano y Subteniente Jorge Muller, mecánicos los tres últimos.

Finalmente, entre los meses de octubre y noviembre, otros pilotos se dirigen a Norteamérica con el objeto de ingresar a la Escuela «Corpus Cristi»: Teniente Rigoberto Heredia y Subtenientes Eduardo Puente, Enrique Iturralde, Gonzalo Fernández; Capitán Bolívar Pico y Tenientes Homero Valencia, Víctor M. Suárez Julio C. Samaniego, Alfredo Arteaga y Alfonso Yépez. Estos dos contingentes regresarán al país a la terminación de su curso de perfeccionamiento.

Con este capítulo termina la crónica concerniente a la Aviación Militar, desde su fundación. Por motivos particulares he tratado esta última parte en forma brevísima, sin embargo de que las actividades aeronáuticas en nuestras escuelas y en el exterior han sido intensas,

Lo que sí podemos y debemos apreciar, es la forma en que se lleva a cabo la instrucción de nuestros oficiales pilotos, cuya actividad de vuelo es perenne y, sobre todo, racional. No se verifican vuelos porque sí; toda la instrucción está subordinada a programas elaborados técnicamente y desarrollados con método. Por último, una gran porción de nuestros aviadores va a los Estados Unidos, donde completa su entrenamiento; naturalmente, dada la calidad de los instructores que son oficiales experimentados en los frentes de lucha actuales y considerados los medios de que disponen para el desarrollo de estas actividades, podemos estar seguros de que hoy sí tenemos verdaderos **pilotos militares**.

ATERRIZAJE FINAL

**En memoria del Teniente Coronel de Aviación
Cosme Kennella, mi amigo de la infancia,
que ha plegado sus alas y dormido su
Hélice en Quito, el 3 de mayo de 1937.**

Tuviste las audacias del Cóndor Soberano;
Allá, sobre los Alpes; aquí, sobre los Andes.
Invicto Mosquetero, D'Artagnan de los grandes
Lances de esgrima aérea, desde tu monoplano.

Tu avión, como un florete, bajo el cielo testigo,
Supo de los esquivos y del ataque a fondo,
Y tu pupila aguda, que miraba muy hondo,
Vió, como una ave herida, caer a tu enemigo.

Más de un cuarto de siglo fuiste sin un ocaso...
De cúspides en cúspides, con las alas abiertas;
La tempestad sabía de tus manos expertas,
Y la tragedia misma te dejó libre el paso.

Pionner de cuatro vientos. Alma de temporal
Para domar ciclones y vencer horizontes.
Emulo de las nubes, los ríos y los montes
Absortos contemplaron tu Cóndor de metal.

Hermano de Baracca, por intrépido y fuerte,
Bajo el azul de Italia fueron tus bazarrias;
Y acróbata admirable en lúpines hacías
El salto de la vida, ensayando la muerte...

Ha concluído todo. Tu nombre heroico y pulcro
Salvará por tus glorias y tu fe de soldado.
Haciendo la hoja seca... con motor apagado,
Has ido, poco a poco, cayendo hacia el sepulcro.

Y hoy has aterrizado, dentro de otra cabina,
Sobre el aeródromo, final de todo viaje...
La cuna es como el campo de nuestro decolaje
Para el raid de la Vida, que en la tumba termina.

Méjico y Venezuela recogerán tu nombre;
Italia se ha nublado; el Ecuador te llora;
Que fuiste en nuestros cielos el ala fundadora
y contigo se mueren una águila y un hombre.

Quito, Mayo 4 de 1937.

Pablo Hannibal Vela.

CAPITULO III

AVIACION CIVIL

Incompleta sería esta crónica si no estuviese integrada con un capítulo especial, dedicado a la Aviación Civil, la que, si en verdad no se ha desarrollado como era de desear, por lo menos se ha dejado sentir por sus esfuerzos e iniciativa. En todo el mundo, por la misma razón que la adquisición de material de vuelo y su sostenimiento demandan fuertes inversiones —que no están al alcance de las iniciativas particulares— los gobiernos han asignado subvenciones apreciables, convencidos de que en esa forma, al mismo tiempo que fortalecían las reservas aviatorias para cualquier emergencia, fomentaban la industria nacional, dando enormes facilidades al comercio: razones suficientes para no mirar impasibles su desenvolvimiento.

Muchos clubes de aeronáutica se han organizado en el país; pero, francamente, la absoluta desidia de los poderes públicos, la negativa persistente a toda solicitud de cooperación, han matado, diré, esos entusiasmos que, bien aprovechados, hubiesen sido la base para la organización de la Aviación en el país. Generalmente, las autoridades gubernativas, juzgaron a estos servicios como de mero lujo y jamás dieron a la Aviación Civil, el verdadero valor que otros países, más comprensivos y mejor organizados, supieron imprimir a este poderoso medio.

En la actualidad, el desarrollo de la Aviación Civil es prometedora; pero, esta crónica, por razones especiales, solamente abarca hasta el año 1937.

Cinco han sido los principales Clubes de Aeronáutica organizados en el Ecuador: El «Club Guayas de Tiro y Aviación»; el «Aero Club del Ecuador», de Quito; el «Aero

Club del Ecuador», de Guayaquil; el «Aero Club de Manta», y el «Quito Glider Club»,

«CLUB GUAYAS DE TIRO Y AVIACION»

En el año 1912, estaba integrado por el siguiente personal:

Presidente	Dr. Bartolomé Huerta
Vicepresidente	Sr. Alberto Aragón M.
Secretario	» F. Otero Sánchez
Tesorero	» Clemente M. Rolando
Subtesorero	» Wilfrido A. Moreno
Síndico	» Vicente D. Benítez
Bibliotecario	» Rómulo G. López
Prosecretario	» Carlos L. Oberti
Inspector de Tiro	» Cap. Jorge A. Egas
Técnicos Militares	Srs. Mayores Rubén S. Palacios y Héctor Icaza.
Vocales	Sr. Joaquín A. Avilés
	» Fausto Huerta
	» Edmundo Aragón M.
	» Julio C. González
	» César A. Cepeda
	» Francisco Trujillo M.

Hé aquí la carta dirigida por el señor Presidente de la República, General Leonidas Plaza G., al Presidente de este Aeroclub:

«Presidencia de la República.—Particular.—Quito, a 24 de enero de 1913.— Señor Presidente del Club Guayas de Tiro y Aviación.—Guayaquil.—Muy señor mío:—Acuso a usted recibo de su atento oficio de fecha 15 del presente, al cual tengo el agrado de responder después de haberme informado detenidamente de su contenido.

He recibido, como se merece, al joven e importante aviador nacional señor Rennella y al Vicepresidente de ese Centro, señor Aragón, y he prestado toda la atención del caso a tan importante comisión; como fruto de ello, se ha dado ya las órdenes del caso, para que sean entregados a

ese Club los \$ 8.000 que le están destinados en el Presupuesto Nacional, para el fomento de sus labores.

Confío que en el decurso del presente año, será establecida en el Ecuador la «Escuela Militar de Aviación», aprovechando los conocimientos del señor Rennella; pero esta empresa siempre requiere algún estudio, pues no se puede hacer una instalación de esa magnitud y trascendencia, sin calcular todas las posibilidades posibles para el éxito; además, es menester consultar el presupuesto de ingresos durante los primeros meses, para acometer cualquier gasto fuera de los comunes y de imperiosa necesidad.

Termino esta comunicación enviando a ese valioso centro mi más sincero aplauso por su entusiasmo y sus notables labores en beneficio del progreso de la Patria.

De Ud. att. y S.S. (f.) Leonidas Plaza G.»

A pesar del ofrecimiento del señor Presidente, no fue entregada la cantidad que se expresa. El Club a pesar de ello, siguió haciendo labor, a medida de sus posibilidades.

Años más tarde, en 1917, se reorganiza este Club con el siguiente personal:

Presidente	Alberto Aragón M.
Vicepresidente	Marco Tulio del Hierro
Tesorero	Jaime Tomás de Verdaguier García
Subtesorero	Julio C. González A.
Secretario	Antonio Palacios M.
Prosecretario	Rosendo Alarcón D.
Bibliotecario	Gabriel Kronfle
Síndico	Dr. Vicente D. Benítez.
Vocales	Pedro S. Rabgel Dr. Juan B. Acosta Salvador Encalada I. Alberto Morla A. S. Andrade Luis L. Alvarado G.
Técnicos Militares	Héctor Icaza y Ernesto Weison
Instructor de Tiro	Camilo Landín.

Indudablemente a este Club le corresponde el título de Precursor de la Aviación en el Ecuador, puesto que puso al servicio de la causa, todo su entusiasmo y aún sus recursos. Como ya lo dije anteriormente, costó la educación del aviador Cosme Rennella, proporcionándole, además, los fondos para la adquisición del primer avión nacional.

Desde el año 1915, encontrábase el Teniente Pedro Traversari en Chile, estudiando aviación y en condiciones económicas no muy desahogadas; hacía esfuerzos inauditos por terminar un avión que se había propuesto construir y los recursos se le agotaban. En esta situación y conociendo el Club Guayas de Tiro y Aviación ciertos detalles al respecto, hizo un giro por QUINIENTOS SUCRES al Teniente Traversari, para que se ayudara en el costo de su viaje de regreso a la patria y en el transporte de su avión que quería probarlo en Guayaquil.

Este gesto es muy revelador y confirma mi aseveración del principio; pues, fomentar alguna cosa, no es simplemente explotarla merced a ciertas circunstancias, sino ayudar, sacrificándose personal y económicamente, si fuere, preciso.

A propósito, voy a transcribir una carta dirigida por este Club al señor Teniente Traversari, a su arribo al Ecuador, como un estímulo y una voz de aliento al compatriota que llega:

«CLUB GUAYAS DE TIRO Y AVIACION».—Guayaquil, a 15 de octubre de 1917. Señor Don Pedro Traversari Jr. (Piloto Aviador). Quito. Señor:— La Junta General del Club «Guayas de Tiro y Aviación», que me honro en presidir, en su última sesión acordó por unanimidad enviar a Ud. un atento saludo, con motivo de su regreso a la Patria y como prueba de simpatía y admiración por el buen éxito de Ud. en los estudios de pilotaje aéreo.— Al felicitarle sinceramente por sus triunfos en Chile, le deseamos que su permanencia en el Ecuador sea para Ud. muy grata, logrando conseguir la implantación de la Escuela Militar de Aviación, para formar los pilotos aviadores de nuestro Ejército. Dejando así cumplido mi cometido, gustoso me suscribo.—De Ud. atto. y S.S.—El Presidente, (f) A. Aragón M.—El Secretario Acctdal. (f) J. C. González A.»

Con todo, éste como los otros, no han podido realizar

una labor positiva, por cuanto la aviación, ya lo dije, requiere dinero, mucho dinero.

«AERO CLUB DEL ECUADOR», DE QUITO

El 13 de agosto de 1920, en los salones del Círculo Militar, se reúne un núcleo de entusiastas ciudadanos y organiza el «Aero Club del Ecuador», con el siguiente personal y Directorio:

Presidente	Sr. Coronel	Juan Manuel Lasso
Vicepresidente	» »	Angel I. Chiriboga N.
Secretario	» Dr. Don	Rafael Alvarado
Prosecretario	» »	José I. Jiménez V.
Tesorero	» Comandante	Alfredo García
Vocales Principales	» Dr. Don	Carlos Tobar y Borgoño
	» »	Gabriel García Alcázar
	» »	Telmo R. Viteri
	» »	José Julián Andrade
	» »	Ricardo Jaramillo
	» Coronel	Enrique Albornoz
Vocales Suplentes..	» Don	César Mantilla
	» Canónigo	Alejandro Mateus
	» Teniente	Alberto Suárez Dávila
	» »	Pedro Traversari I.
	» Don	Guillermo Pólit
	» »	Leopoldo Seminario.

Más tarde el Directorio se reorganiza de la siguiente manera:

Presidente	Sr. Coronel	Juan Manuel Lasso
Vicepresidente	» Coronel	Angel I. Chiriboga N.
Tesorero	» Comandante	Alfredo García
Secretario	» Dr. Don	Rafael Alvarado
Prosecretario	» Don	José I. Jiménez
Vocales.....	» Canónigo	Alejandro Mateus
	» Coronel	Enrique Albornoz

Sr.	Don	Ricardo Jaramillo
»	Teniente	Pedro Traversari I.
»	Coronel	Carlos Salvador
»	Mayor	Manuel E. Sotomayor
»	Cap. Corb.	Juan F. Anda y M.

Con este Directorio, en sesión extraordinaria de 18 de diciembre del mismo año, se dictan los siguientes acuerdos:

1o.—Presentar al señor Ministro de Guerra y Marina un voto de aplauso, agradecimiento y confianza por su patriótico empeño y sus infatigables gestiones en pro de la Aviación Nacional.

2o.—Presentar a S. M. la Reina de Quito y al Grupo de bellísimas Damas que han patrocinado el movimiento pro Aviación, el más rendido homenaje de agradecimiento por tan alto y valioso apoyo.

3o.—Nombrar Presidente Honorario al señor doctor don José Luis Tamayo; Vicepresidente Honorario al señor don Octavio G. Icaza; Socio Honorario al señor General don Rafael Almeida Suárez, reconociéndoles como Miembros Efectivos del Directorio.

4o.—Terminar, a la brevedad posible, la organización del «Aero Club del Ecuador»; aprobar sus Estatutos; obtener la personería jurídica y trabajar con todo ahinco y constancia por el desarrollo y engrandecimiento de la Aviación Ecuatoriana.

Los Estatutos en cuestión, son los siguientes:

ESTATUTOS DEL AERO CLUB DEL ECUADOR

Art. 1o.—El «Aero Club del Ecuador» tiene por objeto el fomento de los servicios aeronáuticos en el Ecuador.

Para su consecución se valdrá de los siguientes medios:

a)—La representación oficial de la «Federación Internacional de Aeronáutica que reside en París;

b)—La autorización de otorgar y visar los «Brevets» de Pilotos Aeronautas, de acuerdo con los requisitos establecidos en París;

c)—El control y homologación de los «records» aeronáuticos efectuados en el Ecuador;

d)—El desarrollo de Conferencias aeronáuticas en el país;

e)—Propaganda de la Aeronáutica en diarios y revistas, etc.,

f)—Establecimiento de premios en concursos Aéreos o por pruebas de mucha importancia.

Art. 2o.—La duración del «Aero Club del Ecuador» es indefinida y el número de socios ilimitado.

Art. 3o.—El fondo social del «Aero Club del Ecuador» está constituido por las cuotas de entrada, por las cuotas mensuales de los socios y por las donaciones o subvenciones que le hicieren el Gobierno o los Particulares.

Art. 4o.—Los socios serán activos y honorarios.

a)—Para ser socio activo se requiere la propuesta del interesado firmada por dos socios y la aceptación de parte del Directorio.

Art. 5o.—El Directorio del «Aero Club del Ecuador» se compondrá de Presidente, Vicepresidente, Secretario, Tesorero y seis Vocales. Durarán en sus funciones un año.

Art. 6o.—Las sesiones serán ordinarias y extraordinarias.

a)—Las sesiones ordinarias serán del Directorio;

b)—Las sesiones extraordinarias serán de todos los socios del «Aero Club del Ecuador» efectuadas con un objeto especial.

c)—En las sesiones se observarán todas las reglas diplomáticas de uso corriente.

Art. 7o.—La reforma de los Estatutos así como la disolución del «Aero Club del Ecuador» podrán sólo ser acordadas en sesión extraordinaria y votadas por los dos tercios de los asistentes.

Art. 8o.—Para todas las resoluciones del «Aero Club del Ecuador» y que no se hallen consignadas en artículos especiales, se considerará la mayoría absoluta, siendo ésta la mitad, más cualquier excedente del número de votantes.

Art. 9o.—El «Aero Club del Ecuador» tiene su residencia en Quito.

ARTICULO TRANSITORIO.—Se autoriza al Presi-

dente del «Aero Club del Ecuador» para conseguir la personería jurídica de la institución, así como la representación oficial en el Ecuador de la Federación Internacional de Aeronáutica que reside en París.

Estos Estatutos se aprobaron, pero no se adelantaron las gestiones para obtener la representación oficial en el Ecuador, de la Federación Aeronáutica Internacional de París.

AERO CLUB DEL ECUADOR, GUAYAQUIL

Uno de los más entusiastas en organizar este Aero Club, fue el señor Rafael A. Dillon, que acababa de llegar de Europa. Obtuvo su Brevet de piloto-aviador en una Escuela de Aviación de Londres y, con éxito, realizó el raid Londres-Bruselas-París-Londres.

Al regresar a su patria, pretendió impulsar la Aviación Civil y, para el efecto, se interesó en la fundación del «Aero Club del Ecuador», el que se constituyó así:

Presidente	Don Leonardo Sotomayor Luna
1er. Vicepresidente	Dr. Dn. Alberto Guerrero Martínez
2o. Vicepresidente	Coronel Alberto C. Romero
Secretario General	Aviador Rafael A. Dillon
Tesorero	Don Manuel Seminario
Pro-Secretario	Don Gabriel Icaza Valverde
Síndico	Dr. Dn. Enrique Cabanilla Cevallos

Vocales	Dr. Dn. C. D. Andrade
	Dr. Dn. Modesto Chávez Franco
	Dr. Dn. Armando Pareja Coronel
	Aviador Pedro Aspiazu Valdez

Contaba con más de cien socios y sus Estatutos fueron aprobados por Decreto de 4 de agosto de 1931.

Uno de los primeros pasos de este Aero Club, fue afiliarse a la Federation Aeronautique Internationale, con sede en París.

Como puede verse, está integrado por personalidades del mundo político y económico; pero, a pesar de esto y precisamente por esto, no alcanzó su finalidad. Son empresas

que requieren sacrificios de todo género, más que otra cosa.

Su plan de trabajo era muy amplio, pero irrealizable; su desarrollo habría requerido la inversión de fuertes capitales, que no poseía. Seguramente se confió en el apoyo del Gobierno, como era muy natural, pero todas sus esperanzas fracasaron.

Una circunstancia digna de anotarse, es aquella de que dos de sus principales miembros ocuparon, poco tiempo después, cargos de primer orden en la Administración: Encargado del Poder Ejecutivo, el uno, y Ministro de Guerra y Aviación, el otro. Pero estos señores, cuando llegaron a tan altos sitios, parece que se olvidaron de su Club, al extremo que ni siquiera le concedieron la escasa subvención que solicitaron para la adquisición de un avión pequeño, ni le obsequiaron un avión Gabardini, de los muchos que yacían en completo abandono en el campo de Durán.

Desengañados por la intransigencia del Gobierno, parece que se desorganizó dicho Club; por lo menos no he podido tener mayores informaciones acerca de actuaciones posteriores.

ESTATUTOS DEL «AERO CLUB DEL ECUADOR»

Art. 1o— La Asociación denominada AERO CLUB DEL ECUADOR, fundada en Guayaquil el veinte de Febrero de mil novecientos treinta y uno, tiene por objeto propender al desarrollo de locomoción aérea en todas sus formas: balones esféricos, dirigibles, aeroplanos, hidroaviones, planeurs, etc., y en sus aplicaciones científicas, comerciales y deportivas.

Su sede social está radicada en la ciudad de Guayaquil.

Art. 2o— Los medios de acción de la Asociación serán:

- a)— Los concursos aeronáuticos,
- b)— Los concursos, experimentos y ascensiones científicas,
- c)— Facilitar las excursiones aéreas,
- d)— Escuelas de aviación civil,
- e)— Boletines técnicos,

- f) — Aeródromos, aeroplanos, hidroaviones, planeurs y hangares,
- g) — Laboratorios para estudios,
- h) — Adquisición de toda clase de material de aeronáutica,
- i) — Biblioteca y museo aeronáutico.

Art. 39 — El Aero Club del Ecuador se compone de:

- Miembros Fundadores
- Miembros activos
- Miembros benefactores
- Miembros titulares
- Miembros de Honor.

Para ser miembro activo es necesario ser presentado por dos miembros de la Asociación y aceptado por el Comité Ejecutivo. Los miembros activos pagarán una cuota de \$ 50,00 anuales que será cubierta en dos dividendos semestrales y una cuota de entrada de \$ 10,00.

Los miembros activos que fueren poseedores de un brevet de piloto de avión, dirigible o balón esférico, tendrán una rebaja de 50% sobre sus cuotas anuales y de entrada. La misma rebaja es aplicable a los militares en servicio activo.

Los miembros titulares pagarán anualmente una cuota de \$ 5,00 y no pagarán cuota de entrada, teniendo solo derecho de asistir gratuitamente a las fiestas en los aeródromos del Aero Club del Ecuador, así como también podrán tomar parte en el aprendizaje de aviación y asistir a todas las clases, conferencias, etc. que organizare el A. C. del E.

Los miembros benefactores pagarán por una sola vez \$ 500,00

Los miembros fundadores pagarán su cuota de entrada y anual como miembros activos, pero tendrán derecho a usar una tarjeta e insignia especial de socios fundadores.

Los miembros de honor serán elegidos por el Comité Ejecutivo entre las personas que hayan rendido o rindieren señalados servicios a la aviación nacional o internacional y no pagarán ni cuota de entrada ni cotizaciones anuales.

Las Asociaciones existentes o por formarse que se dediquen a los mismos fines que el Aero Club del Ecuador, podrán afiliarse al A. C. del E. mediante pago de \$ 100,00

anuales. Las peticiones de afiliación serán consideradas y aceptadas por el Comité Ejecutivo.

Los socios de los diferentes Aero Clubs provinciales, gozarán durante su estadía en Guayaquil, de todos los privilegios y honores que les corresponda en su calidad de socios transeuntes.

Art. 4o.—La calidad de miembro del Aero Club del Ecuador se pierde por:

- a) —Renuncia,
- b) —Por falta de pago de dos cuotas semestrales,
- c) —Por faltas graves calificadas y sancionadas por el Comité Ejecutivo. En este caso el miembro expulsado podrá apelar ante la Asamblea General sobre la decisión del Comité Ejecutivo.

ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO

Art. 5o.—La Administración del Aero Club del Ecuador y de sus trabajos están confiados a un Comité Ejecutivo compuesto de once miembros.

Los miembros del Comité Ejecutivo serán elegidos por la Asamblea General, por el período de un año.

Los miembros del Comité Ejecutivo podrán ser reelegidos.

El Comité Ejecutivo será compuesto de:

- 1 Presidente
- 2 Vice Presidentes
- 1 Secretario General
- 1 Pro-Secretario
- 1 Tesorero
- 1 Síndico
- 4 Vocales.

Los quorum y mayorías se regirán por los sistemas parlamentarios.

No podrán ser miembros del Comité Ejecutivo del A. C. del E. sino los socios fundadores, activos, benefactores y de honor y deberán ser mayores de edad.

Art. 6o.—El Comité Ejecutivo se reunirá lo más regu-

laramente posible y extraordinariamente cada vez que el Presidente lo convoque.

Los miembros del Comité Ejecutivo no recibirán ningún sueldo, excepto el Tesorero que percibirá el porcentaje sobre las recaudaciones que según las circunstancias le asigne el Comité Ejecutivo.

Art. 8o.—La Asamblea General, compuesta de socios fundadores, activos, benefactores y de honor, se reunirá ordinariamente dentro de los primeros tres meses de cada año y extraordinariamente siempre que la convoque el Comité Ejecutivo.

Art. 9o.—Los gastos que tuviere que hacer el A. C. del E. serán ordenados por el Presidente y efectuados por el Tesorero.

Art. 10.—El funcionamiento de los establecimientos pertenecientes a la Asociación tales como: aerodromos, escuelas de aviación, museos, etc. están bajo el cuidado, dirección y responsabilidad del Comité Ejecutivo.

FONDOS DE RESERVA Y RECURSOS ANUALES

Art. 11.—El fondo de reserva será formado por el 10% de las entradas netas de la Asociación, quedando el saldo a la disposición del Comité Ejecutivo para los gastos ordinarios o extraordinarios de la Asociación.

Art. 12.—El fondo de reserva deberá ser invertido anualmente en forma firme y reproductiva.

Art. 13.—Las entradas anuales del Aero Club del Ecuador serán formadas por:

a) —Cuotas de entrada, cotizaciones y suscripciones de sus miembros;

b) —Donaciones que le fueren acordadas por el Gobierno Nacional, Municipalidades o por cualquiera persona o entidad nacional o extranjera;

c) —El producto de la explotación de sus bienes y cualquiera otra entrada adventicia.

Art. 14.—Los Estatutos no podrán ser modificados sino cuando lo proponga el Comité Ejecutivo o un diez por ciento de los miembros activos. En este último caso, el proyecto

de modificación de estatutos deberá ser presentado al Comité Ejecutivo un mes antes de que se verifique la Asamblea Ordinaria o sea convocada una extraordinaria.

La Asamblea General deberá estar compuesta, por lo menos, de un 25% de los miembros activos. Si a la primera convocatoria no asistieren el número de socios suficiente para tener quórum, se convocará a una nueva reunión que tendrá efecto quince días después y ésta se instalará con el número de socios que asistieren.

Las citaciones para Asambleas Generales deberán ser hechas por medio de avisos en uno o más de los periódicos de la localidad, avisos que se publicarán durante dos días, debiendo aparecer el primer aviso de convocatoria por lo menos quince días antes de la fecha en que debe verificarse la reunión y el segundo aviso el día mismo de la reunión.

Art. 15.—El Comité Ejecutivo dispondrá la formación del Reglamento Interno, el cual deberá ser aprobado por el mismo en tres sesiones.

Art. 16.—El Ministerio de Aviación, podrá por medio de un delegado inspeccionar en cualquier momento los aeródromos y escuelas de pilotaje pertenecientes al Aero Club del Ecuador.

Art. 17.—El Aero Club del Ecuador se afilia a la Federación Aeronáutica Internacional con sede en París y otorgará por autorización y en representación de la mencionada Federación, brevets internacionales a las personas civiles o militares que hubieren llevado a cabo, con éxito, las pruebas determinadas por la mencionada Federación Aeronáutica Internacional. También, bajo la autorización y en representación de la corporación internacional, controlará y llevará estadísticas referentes a los records aviatorios que se efectuaren en el Ecuador.

El Aero Club del Ecuador podrá delegar parte o todas de las facultades mencionadas en el párrafo anterior a los diferentes Aero Clubs provinciales que estuvieren afiliados a él.

Los suscritos, Presidente y Secretario General del Aero Club del Ecuador, certifican: Que los presentes Estatutos han

sido discutidos y aprobados en las sesiones de Asamblea General, verificadas en los días 20 de Febrero, 10 y 12 de marzo del presente año.

Guayaquil, a 14 de Marzo de 1931.

(f.) **L. Sotomayor Luna,**

Presidente.

(f.) **Rafael A. Dillon,**

Secretario General.

Importante carta dirigida al señor Vice-Presidente del Aero Club del Ecuador, por el señor Alfredo de los Ríos, Director de la Edición Interamericana

«AERO DIGEST»

New York City, Julio de 1931.

Coronel Alberto C. Romero,
Jefe del Distrito Militar,
Vice-Presidente Aero Club del Ecuador,
Guayaquil-Ecuador.
Muy señor Mfo:

Con la fundación del Aero Club del Ecuador, su interesante país se incorpora definitivamente a las actividades aeronáuticas civiles del continente; y al mismo tiempo se pone por encima de otros países latino-americanos que no han tomado todavía tal iniciativa.

Con este motivo, Aero Digest y el suscrito, Director de la Edición Interamericana, nos complacemos en felicitar a Ud. por la participación que le ha cabido en la organización del Club, y nos apresuramos a ofrecerle nuestra más decidida cooperación en la labor de fomentar la aviación civil del Ecuador.

Nuestras columnas, tanto en la edición Inglesa como en la edición en Español, están gratuitamente a la disposición del Aero Club del Ecuador. Es más, quisiéramos presentar cada mes, en nuestra sección «Por los aires del Sur», una nota sobre el progreso que vaya haciendo el Club, como también fotografías relacionadas con éste.

En nuestro número de Julio hemos publicado una relación de la fundación del Club, mandada por el señor G.

R. Mejía. Hoy hemos tenido el gusto de obsequiar a Ud. un ejemplar para que vea esa relación y conozca «Aero Digest».

Deseamos que continuamente soplen «vientos de cola» para el Aero Club del Ecuador.

De Ud. muy atentamente,

(f.) **Alfredo de los Ríos,**
Director Edición Interamericana «AERO DIGEST».

AERO CLUB DE MANTA

El mismo señor Dillon, muy optimista todavía, a poco de haber organizado el «Aeroclub del Ecuador», de Guayaquil, emprende viaje a Manta y funda el «Aero Club de Manta», con el siguiente personal directivo:

Presidente Honorario	Cmdte. Alfredo García (Gobernador)
Vicepresidente	Sr. Rafael A. Dillon
Presidente Efectivo	
1er. Vicepresidente	John Brown
2o. Vicepresidente	R. E. Stull
Primer Vocal	Aquiles Paz
Segundo Vocal	Dr. Carlos T. Camacho
Tercer Vocal	Jacinto L. Dueñas
Cuarto Vocal	Carlos D. Delgado
Quinto Vocal	J. Ruperto Delgado
Tesorero	J. F. Arcia y Morales
Secretario	G. J. Toala
Prosecretario	Francisco Palacios O.

Sus estatutos se aprueban el 15 de noviembre del año 1931.

No he podido obtener información de ningún género, acerca de labores posteriores realizadas; mientras duró el entusiasmo, parece que se propusieron llevar a cabo la construcción del aeródromo de Manta, pero como las negativas del Gobierno a toda solicitud de cooperación, fueran persistentes, cesaron en su empeño.

Los Estatutos de este Club son casi idénticos a los

del Aero Club del Ecuador, por lo mismo, no creo del caso su publicación.

QUITO GLIDER CLUB

Integrado por elemento joven, este Club ha sido una de las instituciones aéreas civiles que ha hecho más labor, dentro de sus capacidades.

Conseguida la aprobación de sus Estatutos, con el entusiasmo que caracteriza a la juventud, siempre ávida de alcanzar y cumplir sus ideales, se mantenía contra viento y marea, a pesar de que su estado económico no era muy halagüeño, pues casi todos sus miembros eran empleados de diversas dependencias; de modo que, ya puede cualquiera figurarse, el sacrificio que se impusieron para adquirir un planeador, en el que realizaron muchísimas veces, desde el campo de aviación «Mariscal Sucre», atrevidos vuelos.

He aquí, a grandes rasgos, la historia de este Club.

El señor Juan Muñoz L. construyó un deslizador y lo probó, en compañía de varios de sus amigos, en los valles de los Chillos. Satisfizo a todos este experimento y, entusiasmados, se constituyeron en el «QUITO GLIDER CLUB». Ahora bien, como el aparato de construcción nacional no bastara, negociaron un «Glider» americano, tipo primario, marca «Rhone-Ranger», el cual fue bautizado el 21 de junio de 1933, actuando como Madrinas y Padrinos de la ceremonia, las siguientes personas:

Madrinas:

Elsi y Grace Yoder
Rebeca Bueno
Elvira Ponce E.
Laura Calisto
Magdalena Cevallos
Eugenia Mateus

Padrinos:

Director de «El Comercio»
Director de «El Día»
Capitán Francisco Portilla
Mayor Cosme Rennella
Dr. Manuel Benigno Cueva García
Alfonso Pérez Pallares
Dr. Rafael Alvarado
Mayor Pedro Traversari I.



Algunos de los componentes del «Quito Glider Club» preparando su deslizador para las prácticas.



El Padre Semanate, don Neptalí Bonifaz, el señor Juan Muñoz L. y otros concurrentes, momentos antes de la bendición del Glider,

El Club estaba integrado por quince miembros y su Directorio era el siguiente:

Presidente	Juan Muñoz L.
Vicepresidente	César A. Semanate
Tesorero	Julio Rojas
Secretario	Enrique Mosquera
Vocales:	Francisco Estupiñán
	Miguel Ordóñez
	César Peñaherrera
Síndico	Dr. Rodrigo Jácome M.
Médico	Dr. Miguel Angel Iturralde.

Desde hace algún tiempo se mantiene fuera de actividad de vuelo, pues hubo que declarar al «Glider» fuera de servicio, porque no reunía las condiciones de seguridad que se requerían.

El Gobierno del señor Martínez Mera, obsequió dos aparatos «Gabardini» a este Club; pero, francamente, el obsequio no era utilizable. Todo ese material acumulado que existía en Guayaquil, no tenía valor, pues, a excepción de los motores, nada podía aprovecharse: el tiempo había destruido esas máquinas que, desde que emprendieron viaje a estos lares, llevaban tantos años sobre sus cansadas alas.

Este Club no se ha desorganizado y, confiadamente, espera el ilusorio apoyo del Gobierno.

ESCUELA CIVIL DE AVIACION

Un «viejo anhelo de la Sociedad de Choferes, iba a plasmarse en una realidad muy halagüeña» el año 1936, cuando el Jefe Supremo de la Nación, Ingeniero don Federico Páez, se propuso implantar esta Escuela en la ciudad de Quito. Mas, a decir verdad, las bases mismas sobre las cuales se iba a levantar esta organización, constituían la iniciación del fracaso; parece que sólo se quiso distraer o ilusionar a este personal; nada más.

Es el caso que, habiendo el Gobierno incautado una avioneta «Klemm», con motor de 60 HP., al doctor José Simón, la Sociedad antedicha, vió en esta incautación una

oportunidad para realizar sus sueños y, de inmediato, solicitó al Gobierno que le obsequiara dicho aparato para la formación de la Escuela Civil. El Gobierno creyó del caso acceder y, con gran pompa, se llevaron a cabo varias ceremonias —nosotros somos los «ases» de la ceremonia, pero de ahí no pasamos— y se procedió a nombrar alumnos y personal Directivo.

Veamos cómo y en qué fechas tuvo lugar esta serie de acontecimientos.

El 15 de mayo de 1936, reunida en Asamblea la Sociedad «Unión de Choferes del Pichincha», formó el Comité Pro-Aviación, integrado por el siguiente personal:

Presidente	José A. Rodríguez N.
Vicepresidente	César Proaño
Secretario	Ignacio de la Pauta
Prosecretario	Víctor Proaño
Tesorero	Tomás Vásquez
Vocal Principal	Segundo A. León
id	Jorge Terán Coloma
id	Alfonso Daza
id	Victoriano Chávez
id	Luis Gavela
Vocal Suplente	Gonzalo Cruz
id	Clodoveo Burneo
id	Luis E. Salvador
id	Francisco Caicedo
id	Pablo Mosquera
Síndico	Dr. Antonio J. Quevedo.

Este Comité, con gran entusiasmo trabajaba y creía sinceramente en la posibilidad de la implantación de la Escuela; desplegó sus actividades y, pronto, consiguió algo de lo que se requería.

Designado, por voluntad de la misma Sociedad, el señor Elia Liut, piloto italiano, para director técnico de la Escuela, se trasladó con sus propios recursos a la ciudad de Guayaquil, acompañado del Presidente del Comité, con el objeto de hacerse cargo del avión que se encontraba en el Aeropuerto «Simón Bolívar». Bien acondicionado fue transportado, por tren, hasta la ciudad de Latacunga y, de esta

ciudad a Quito, vino en vuelo el mismo aviador, el 24 de julio.

Seguían los preparativos, pero un desacuerdo entre el Director señor Liut y la Sociedad, obligó al primero a separarse del cargo. Por fin, el 19 de setiembre, se creó, oficialmente la Escuela Civil de Aviación, designando al Mayor Cosme Rennella para Director y al Subteniente Julio C. Venegas como Subdirector.

En octubre 18 fueron nombrados alumnos los siguientes socios del gremio de choferes:

Vicente Mosquera	Alfonso Carrillo
Jorge E. Proaño	Enrique Batallas
Hugo Miranda	Emilio Bourguet
Jorge A. Erazo	Víctor Estévez
Jaime Terán	Rafael Donoso
Manuel B. López	Eduardo Moncayo
Jorge Buitrón	Luis A. Gavela
Rafael Rojas	Julio César Apunte
Gonzalo Carvajal	Hugo Andrade
José M. Rojas	Alberto Morán Z.
César A. González	Víctor Proaño
Rogelio Alvarado C.	Luis G. Proaño.
José Antonio Bueno	Miguel Becerra.

A estos alumnos se les sometió, aparentemente, a un examen; pero, dadas las dificultades que la eliminación iba a acarrear, lo más acertado, para salir del trance, fue aceptar a casi todos. Ahora bien, buena voluntad y entusiasmo les sobraba a los alumnos, no cabe duda; pero estos no son los únicos requisitos para llevar a cabo una empresa de semejante magnitud, y, justamente, aquello que puede considerarse como esencial: DINERO, no abundaba, más bien dicho estaba tan lejos...

Para colmo, el 26 de noviembre, mientras el Mayor Luis A. Mantilla realizaba unas ejercitaciones en el aeropuerto «Mariscal Sucre», sufrió un accidente al aterrizar, a consecuencia del cual se destrozó la avionetita: finis opus. Sin embargo, era preciso dorar las cosas y fue así como se declaró inaugurado el Curso, el 7 de diciembre del mismo

año, ceremonia que tuvo lugar en la Primera Zona Militar, con la POMPA acostumbrada....

De inmediato se iniciaron las clases teóricas; pero las primeras dificultades comenzaron cuando no todos podían asistir a las horas establecidas; unos, tenían trabajo; otros, estaban impedidos por ciertas ocupaciones, particulares, y muy pocos asistían, reduciéndose el número poco a poco, hasta hacer casi imposible continuar.

En este estado, de cosas, el Gobierno organizó el Curso Intensivo de Aviación Militar. Las gestiones de la Sociedad de Choferes, se reiniciaron y consiguieron que ingresaran a éste, algunos de los mejores alumnos de la Escuela Civil; con esto terminó la pantomima política.

Qué magnífico si fuera dable organizar la Aviación Civil; mas esto requiere una asignación considerable para la iniciación, y, además, otra anual para su sostenimiento. Cuando se proceda así, podremos creer que hay honradez en la gestión.

TRANSPORTES AEREOS NACIONALES E INTERNACIONALES

El año 1929 inauguraron sus servicios, casi simultáneamente, dos compañías: una alemana y otra americana: SCADTA y PANAGRA, pero estos servicios no se extendieron hasta el interior de la República, sino, apenas, a lo largo de la costa y en determinados puertos, debido, en gran parte, a la carencia absoluta de campos de aterrizaje apropiados.

La SCADTA no mantuvo el servicio sino por el tiempo de un año, aproximadamente, por cuanto sus negocios, a lo que parece, no daban mayores rendimientos; pues la Panagra, compañía mucho más fuerte, mejor organizada y también bien subvencionada por el Gobierno de los Estados Unidos, la desplazó rápidamente.

La Panagra ha mantenido hasta la fecha y en progresión siempre ascendente, en forma regular y correcta, el servicio de transportes internacionales, mereciendo la confianza de los pueblos del tránsito. En la actualidad hace escala en el



Bendición del deslizacor Glider del Club del mismo nombre.



La primera aviadora ecuatoriana, señora Hermelinda de Briones, acompañada de su esposo, momentos antes de emprender el primer vuelo de larga distancia, desde el aeródromo Roosevelt de Meneola N.Y. en agosto de 1933.



Aeropuerto «Simón Bolívar» de Guayaquil, Aeropuerto que está dotado ya de varios servicios.

La Compañía SEDTA, (Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos), acaba de suscribir un contrato con el Gobierno, para el transporte interprovincial aéreo. Según el contrato, el Estado se compromete a darle una fuerte subvención y toda clase de facilidades. La propuesta inicial, presentada al Ministerio de Defensa, por el señor Hammer, fue desaprobada por la comisión que nombrara este Ministerio; mas, luego, llevado el asunto a otra dependencia, ha conseguido un contrato muy desventajoso para el país.

PRIMERA AVIADORA ECUATORIANA

Dado el legendario valor de la mujer ecuatoriana, no podía faltar una heroína del aire y, como tal, tenemos a la señora Hermelinda de Briones, la primera aviadora ecuatoriana, comprovinciana del ilustre Juan Montalvo.

Tiene alma de aviadora, indudablemente. Su aspiración suprema fue volar; quería dominar los cielos de su patria, desafiando con su águila de acero al Cóndor de los Andes. Hasta ahora no ha podido cumplir su anhelo; pero muy pronto, quizá, nos dará a los ecuatorianos un espectáculo hermoso: la diminuta trigüeña ambateña, calada de su gorro y sus anteojos, subiendo en espirales, descendiendo rauda en atrevida picada, haciendo, en fin, mil y mil evoluciones, para probarnos que ahora sí sabe volar y bien.

El año 1933, llegó al Ecuador la señora de Briones y solicitó de inmediato que se le proporcionara uno de los aviones del servicio militar, para efectuar vuelos en el territorio nacional. Como era natural, se tomó informaciones acerca de su capacidad de aviadora y, como éstas fueran imprecisas y poco favorables, la Superioridad, en aquella época, negó el permiso, negativa que se atribuyó a egoísmo de parte de las autoridades correspondientes, pero la verdad es que dicha señora, en aquella época, no estaba aún capacitada para pilotear aviones militares.

A raíz de estos incidentes, la señora se embarcó para Estados Unidos y comenzó su entrenamiento hasta obtener

con éxito su brevet de piloto-aviador. Ha realizado varios raids, demostrando su pericia.

En la actualidad está entusiasmada por realizar un raid con escalas, New York-Quito, para lo cual pretende comprar su propio avión. Los ecuatorianos residentes en varias ciudades de Estados Unidos han colectado algún dinero con este objeto.

Glorioso sería para el Ecuador, si una de sus mujeres llevara a cabo tan difícil vuelo.



SEÑOR ELIA LIUT

Aviador italiano que tomó parte en la guerra del 14. Es uno de los precursores de la Aviación Ecuatoriana y el primero que atravesó los Andes a bordo del histórico «Telégrafo I».



1935.—ARRIBA: **izquierda**, Mayor Pedro Traversari I. A su gentileza debo una parte de las ilustraciones de esta obra: prolijo y cuidadoso, es uno de los pocos que han sabido atesorar con cariño los recuerdos de su Arma;— **derecha**, Mayor Cosme Rennella;— **centro**, Comandante Guillermo Freile, que ocupó la dirección del Departamento de Aviación por algún tiempo.

ABAJO: **izquierda**, Mayor Luis A. Mantilla;— **derecha**, Mayor Jacinto A. Vélez, brevetados en Italia los dos últimos.

SEGUNDA PARTE

MEMORANDUM CRONOLOGICO

CAPITULO I

ASUNTOS GENERALES

1915

III.—Ingresa a la Escuela Militar de Aeronáutica de Chile, el señor Pedro Traversari I.

1917

I-26.—El Directorio del Círculo Militar, en sesión extraordinaria de hoy, aprobando la moción propuesta por el señor General Moisés Oliva y con apoyo de los señores Generales Luis A. Jaramillo y José M. Sarasti; Coronel Angel I. Chiriboga y Tenientes Coroneles Telmo R. Viteri, Carlos Flores Guerra y Alberto Albán, acuerda, por unanimidad, promover una suscripción en el Ejército, con el objeto de adquirir el primer aeroplano destinado a la Escuela de Aviación del país, Instituto que el Supremo Gobierno se propone establecer en el curso del presente año, a cargo del piloto aviador Teniente Pedro Traversari I. El Círculo contribuye con la cantidad de \$ 500,00.

VIII-25.—En la Escuela Aeronáutica de Chile, obtiene su brevet de Piloto Aviador, el Teniente Pedro Traversari I., después de cumplir con éxito todas las pruebas requeridas.

1918

IX-29.—El Teniente Pedro Traversari I., bate el record chileno de altura en globo, elevándose en el esférico «Origone», de la Fuerza érea Chilena, a 3.200 m.

1919

- X-12.—El Comité «Fiesta de la Raza», de Guayaquil, otorga al Teniente Aviador Pedro Traversari I., un Diploma de Honor por ser el primer ecuatoriano constructor y fomentador de la Aviación Nacional.

1920

- VI-28.—El Teniente Pedro Traversari I., ensaya por primera vez su avión «Guayaquil»; estando en pleno vuelo, al efectuar un viraje, se para súbitamente el motor y el aeroplano se desploma, destruyéndose completamente. El piloto es sacado de entre los escombros gravemente contusionado.
- VIII-8.—En el campo del Jockey Club (Guayaquil), a las 4,45 p.m., verificase el primer vuelo del piloto italiano señor Elia Liut, contratado por la empresa del diario «El Telégrafo», de cuya propiedad es el avión del mismo nombre. Después de algunas evoluciones aterriza sin novedad.
- VIII-29.—El mismo piloto, partiendo del campo expresado anteriormente, vuela sobre Guayaquil algunos minutos.
- XI-4.—A las 9,34 a.m. efectúa el mismo señor Liut el raid Guayaquil-Cuenca, recorriendo 113 kilómetros en 2 horas 11 minutos. Aterriza en el campo de Jericó.
- XI-19.—El aviador italiano Ferruccio Guicciardi, realiza el raid Cuenca-Riobamba, cubriendo la distancia de 173 Kms. en 1 hora 5 minutos.
- XI-28.—El aviador Elia Liut efectúa el raid Riobamba-Quito en 1 hora 11 minutos. Aterriza en el campo de la Carolina «Iñaquito», al norte de la ciudad Capital.

1921

- II-9.—El piloto italiano Ferruccio Guicciardi efectúa el raid Quito-Ibarra en 1 hora 4". Aterriza en un potrero de la hacienda «Pilanquí».—En uno de los vuelos que realiza, lleva como pasajero a la señorita Atala Moreno.

- II-16.—El piloto italiano Ferruccio Guicciardi, sale en vuelo de Ibarra a Tulcán, a las 10 a.m., y aterriza en Tulcán a la 1 y 30 p.m., por haber tenido que hacer una escala forzada en San Gabriel (Provincia del Carchi).
- III-6.—El piloto F. Guicciardi parte de Tulcán a Pasto (Departamento de Nariño, en Colombia), empleando en el raid 35 minutos.
- IV-21.—Sale de Pasto el mismo piloto Guicciardi a las 7 a.m. y llega a Cali (Colombia) a las 9 y 20 a.m., recorriendo 400 kilómetros. Después de este raid y por disposición de la empresa «El Telégrafo», es desarmado el biplano en Cali y transportado al Ecuador a bordo de un vapor.

1 9 2 3

- III-16.—Se realiza la ceremonia del bautizo del avión «COUDRON» obsequiado por la Colonia Siria de Quito. Bendice el aparato el Ilmo. señor Arzobispo Dr. Manuel María Polit Lasso, apadrinando la ceremonia el Excmo. señor Eduardo Clavery, Ministro de Francia, y la gentil dama, señora doña Esther Concha de Tamayo, esposa del Presidente de la República.
- X-16.—Concédese gratificación de vuelo a los Oficiales Instructores, Pilotos y Observadores pertenecientes a la Misión Militar Italiana, así: \$ 4,00 por cada vuelo sobre el campo, de cualquiera duración y siempre que no 'pase de una altura de 3.000 m. y \$ 15,00 por cada media hora o fracción de vuelo efectuado fuera del campo.
- XI-26.—Con motivo de los vuelos verificados por los pilotos Traversari y Faulín, para despedir al Presidente de la República que, de Guayaquil, regresa a Quito, se embarca en uno de los aviones la señora Rebeca Salvador de Traversari, siendo de anotarse el hecho de que es la primera quiteña que vuela en el país.

1 9 2 4

- V-16.—Autorízase a los Ayudantes y Alumnos de la Escuela Nacional de Aviación para que puedan usar uniforme

- (modelo inglés) abierto, el cual, lo llevarán con camisa blanca o color kaki y corbata negra.
- XI-16.—El piloto Capitán Cosme Rennella intenta el raid Eloy Alfaro-Cuenca, que, desgraciadamente, no tuvo éxito por haber perdido la ruta, aterrizando en la hacienda «La Tina».
- XI-30.—Se hace solemne entrega oficial del avión «PARIS» obsequiado gentilmente por las colonias francesa y belga, al Gobierno del Ecuador. Apadrinan la ceremonia la señora doña Elena de Córdova y el Excmo. señor don Eduardo Clavery, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Francia.
- XII-5.—Rennella efectúa el raid Macará-Loja.
- XII-26.—El mismo piloto Rennella realiza el raid Loja-Cuenca, en 1 hora, sufriendo el avión, al aterrizar, la rotura de las alas a causa de un capotaje.

1 9 2 6

- V-2.—Se embarcan rumbo a Italia los Pilotos ecuatorianos que van becados a perfeccionarse en Aviación, en la Escuela «Gabardini», de Cámeri.
- VI-15.—Señálase la gratificación de 50% del sueldo correspondiente al grado, a los Oficiales en actividad de vuelo.

1 9 2 7

- I-12.—Muere en Italia a consecuencia de un accidente de aviación, el Iñérez Carlos A. Guarderas.
- I-15.—Se autoriza al Ministerio de Hacienda para que ordene el pago, previa la comprobación de los gastos que demande la instrucción de los 7 Oficiales Aviadores que están en Europa, en la Escuela Gabardini, desde octubre del año anterior.—R. O. 240. (1)
- V-30.—Facúltase al Comité que, de la Colecta Patriótica pro Aviación, entregue a la Junta de Beneficencia de Guayaquil, la suma de \$ 30.280,48. R. O. 347.

(1). Registro Oficial.

- VI-15.—Muere a consecuencia de un accidente de aviación, en Italia, el Capitán Santiago Duarte.
- VII-22.—Muere en Italia, a consecuencia de un accidente de aviación, el Alférez José G. Salazar.
- XI-22.—A partir de esta fecha dejarán de percibir los oficiales Pilotos la gratificación del 50% del sueldo de su grado, señalada por Decreto Ejecutivo del 15 de junio del año anterior, debiendo abonarse para lo sucesivo, la cantidad de \$ 150 mensuales.—R. O. 500.

1 9 2 8

- II-28.—El Teniente Mantilla realiza un raid Quito-Tulcán; desgraciadamente, al aterrizar, sufre un accidente. Emplea 65 minutos.
- III-14.—Se destinan \$ 3.000, para auxilio a los huérfanos de la señora Esther Burgos, muerta en el accidente de aviación acaecido al Teniente Luis A. Mantilla en su raid Quito-Tulcán.
- III-21.—Se aprueba el gasto de \$ 1.572.00, invertidos en agasajos a los aviadores franceses.—R. O. 597.
- X-1.—Muere en Guayaquil, en el aeródromo «El Cóndor», el Capitán Agustín Zambrano, a consecuencia de un accidente de aviación.

1 9 2 9

- II-7.—Destínanse \$ 7.200, para el pago de arrendamiento de los terrenos del campo «El Cóndor».—R. O. 99.
- V-10.—La Asamblea Nacional autoriza al Ejecutivo para la construcción de un campo de aviación en Guayaquil y destina la cantidad de \$ 150.000.—R. O. 38.
- VI-22.—A las 5, 45 p.m. y después de un vuelo de 11 horas, aterrizan en el aeródromo «El Cóndor», de Guayaquil, los aviadores peruanos Pinillos y Zagarra. Parten el 25 a las 7 a.m.
- VII-8.—Se destinan \$ 1.394, para cubrir los gastos ocasionados en la recepción a los aviadores peruanos.
- XI-29.—Se asignan \$ 3.000, para la construcción de un hangar en la ciudad de Latacunga.—R. O. 195.

Con motivo de la inauguración de los servicios de transportes aéreos internacionales de la SCADTA, de Panamá a Guayaquil, dicha Compañía invita al Ecuador para la ceremonia y es enviado en representación del Gobierno, el señor Teniente de Navío, Juan Francisco Anda M.

1930

- I-2.—Los aviadores Capitanes Luis A. Mantilla y Jacinto A. Vélez y Capitán Cosme Rennella, con el Teniente César Borja, realizan el raid directo Guayaquil-Quito en 2 horas 30 minutos, en los aviones Travel-Air R-1 y R-2. Son los primeros pilotos nacionales que efectúan este vuelo directo.
- I-18.—Parte de Guayaquil, con dirección a Latacunga, todo el personal de la Compañía de Aviación.
- III-5.—Autorízase al Teniente César Monge y Alférez Alonso Corral, para que marchen a la Escuela de Aviación de la Habana, en uso de dos becas ofrecidas por el Gobierno de Cuba.
- III-28.—Constitúyese el fondo especial para la adquisición de terreno destinado a campo de aviación en la ciudad de Guayaquil.—R. O. 295.
- VI-2.—En esta fecha, el Capitán Benjamín Méndez, sale de Bogotá en comisión de su Gobierno, para las fiestas del Centenario de la muerte del Mariscal Sucre, con dirección a Quito, piloteando un avión FALCON; por mal tiempo se ve obligado a aterrizar en un campo de la hacienda «San José», en Cayambe, Provincia de Pichincha. Al día siguiente, 3 de junio, llega a esta Capital, a las 11 a.m., escoltado por nuestros aviones que salieron a su encuentro hasta Cayambe.
- VI-5.—Al aterrizar, después de haber realizado varias evoluciones sobre la ciudad, el avión «R 1», piloteado por el Capitán Jacinto A. Vélez, sufre un accidente, del que resulta mortalmente herido el Capitán José M. Erazo (pasajero) y el piloto con una rotura en la ceja izquierda y fuertemente golpeado el pecho. Esto ocurre a las 10 y 50 a. m.

- VI.—El piloto civil ecuatoriano señor Rafael Dillon, realiza con todo éxito, el raid Londres-París-Bruselas-Londres, en una sola etapa.
- VI-16.—Sale de Latacunga a Colombia, el Capitán Benjamín Méndez teniendo que regresar de El Angel (Provincia del Carchi) por el mal tiempo. Partió definitivamente a Bogotá el 24 del mismo mes.
- VI-18.—Autorízase al Ministro de Hacienda para que proceda al resello de los timbres indicados con la inscripción «Méndez-Raid Bogotá-Quito, Junio 4 de 1930»,— R. O. 350.

1 9 3 1

- II-10.—Se incorpora a la Aviación Nacional, el Teniente César Monge, de regreso de la Habana (Cuba), después de obtener su brevet de Piloto Militar, con todo éxito.
- III-29.—El señor Teodoro Levy Gildred, que viene en vuelo desde Cristóbal (EE. UU. de A.) con dirección a Quito, piloteando el avión «ECUADOR», aterriza en Salinas, en esta fecha. A Quito llega el 31 del mismo mes.
- XI-4.—Sufren un accidente los aviadores brasileños Vidal, Cordeiro y Orsini, que aterrizan en Angamarca con su avión «Duque de Caxias», forzosamente, por haber ocurrido un desperfecto en el motor. Como el aparato se destroza, el Gobierno les ofrece una de sus máquinas para que puedan continuar el raid que, con tanto éxito, lo habían iniciado.
- XI-27.—A fin de honrar la memoria de varios oficiales aviadores muertos en actos de servicio, denominanse las construcciones del Aeropuerto «Simón Bolívar» de Guayaquil, así: Villa de Oficiales, «Capitán Duarte»;— Cuartel de Tropa, «Capitán Zambrano»;— Hangares Terrestres, «Alférez Guarderas»;— la Ranfla para Hidros, «Alférez Salazar»;— y la carretera «Sargento Alvarez».

1932

- II-4.**—Constitúyese en Quito el Comité similar a los ya existentes en Lima y Bogotá, que tiene por objeto cooperar con el Central de Madrid para dar todas las facilidades e informes a la Expedición que el Capitán Iglesias se propone efectuar a la cuenca amazónica. Integrarán este Comité un representante de cada una de las siguientes entidades: Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Guerra y Oriente, Departamento de Aviación, Servicio Geográfico Militar, Academia de Historia y Sociedad Geográfica Nacional. Se constituyó este Comité por Decreto No. 21, de esta fecha, del señor Encargado del Poder Ejecutivo, Dr. Alfredo Baquerizo Moreho.
- II-21.**—Parten de Quito con dirección a Guayaquil, llevando correo, a las 8,35 a. m. los señores Capitanes Luis A. Mantilla y Cosme Rennella; llegan a Guayaquil a las 10,30 a.m.
- VI-26.**—Cae el Capitán Jacinto A. Vélez que piloteaba el «R 2», a consecuencia del choque de una de las alas del avión contra un árbol, en el campo «Mariscal Sucre», de Cotacollao. Mueren a consecuencia de este accidente dos niñas Yoder y el piloto queda con algunas heridas.
- VII-22.**—Parten de Latacunga para realizar el raid de circunvalación: «Latacunga-Cuenca-Loja-Guayaquil-Manta-Quito» los pilotos Capitanes Luis A. Mantilla y Cosme Rennella. Después de 1 h. 18, aterrizan en Cuenca. Las demás etapas se realizan con todo éxito.
- VIII-3.**—Denominase, a partir de hoy, a la Compañía de Aviación, GRUPO DE AVIACION.
- VIII-19.**—Salen los Capitanes Borja y Monge para efectuar el raid de circunvalación: «Latacunga-Manta-Guayaquil-Loja-Cuenca-Quito», a las 8,10 a.m. Por mal tiempo se ven obligados a realizar un aterrizaje forzado en Cañales, Provincia de Manabí, a 9 léguas de Calceta, a consecuencia del cual se destroza el avión y perece el Capitán Borja; el Capitán Monge, lo mismo que el

mecánico Serrano que les acompaña, quedan fuertemente golpeados y con algunas quemaduras. El cadáver del Capitán Borja fue trasladado a Guayaquil y luego a Quito. Fue sepultado el día 23.

VIII-26.—El Capitán Mantilla, que pilotea el «R 4», sufre al aterrizar un capotaje que ocasiona ligeras roturas de las alas y otras piezas del avión. El piloto sale ileso.

1 9 3 3

VII-13.—Se asignan \$ 350,00 al Alférez Ernesto Rennella para pago de horas de vuelo y Curso de Navegación Aérea.

1 9 3 4

I-29.—Se incendia el cuartel del Grupo de Aviación en Latacunga.

VI-7.—Los pilotos Mayor Rennella en el avión «Osprey» y el señor Jones, piloto contratado, en el «WACO», realizan el raid «Quito-Guayaquil en 1 h. 7, acompañados por los Coroneles Astudillo y Romero, en el orden.

1 9 3 5

III-8.—Organízase y declárase en Servicio el Aeropuerto «Simón Bolívar», clasificándole en la categoría de AEROPUERTO MAYOR.

VII-30.—Por Decreto Ejecutivo No. 751, de esta fecha, se ordena la expropiación de los terrenos de la hacienda «Machángara», en Cuenca, para destinarlos a campo de aviación.

XII-8.—Inaugúrase, con toda solemnidad, en la ciudad de Guayaquil, la Escuela de Aviación, eligiéndose, por suerte, a la señorita Alice Martínez Sweet, MIS CON-
DOR.



1936

- I 10.—Mediante un Decreto Ejecutivo, se crean tres Aero-
puertos: el «Mariscal Sucre», de Quito; el «Cotopaxi»,
de Latacunga, y el «Chimborazo», de Riobamba.
- I-27.—El Teniente Jaime Chiriboga, alumno de la Escuela
de Aviación, efectúa su primer «SOLO» —el primero
entre los de su Curso— después de 10 horas de doble
comando. Por su magnífica prueba es entusiastamente
felicitado por instructores y compañeros.
- I-31.—Una escuadrilla de seis aviones, realiza un raid a
Salinas, desarrollando, en esta forma, el programa de
instrucción establecido en dicha Escuela.
- I-31.—El piloto americano Burnham Liachfield, realiza un
vuelo a Quito, con el objeto de hacer una demostración
de algunos aparatos para navegación aérea, de fabricación
americana. Poco después sigue viaje a Lima con el
mismo fin.
Del 6 al 28 de febrero, efectúan su primer «SOLO»,
los siguientes Oficiales: Tenientes, Gerardo Terán, Ba-
yardo Tovar, Eduardo Solórzano, Cristóbal Sandoval,
Ernesto Muñoz B., Francisco Oliva, Galo Almeida,
Leonidas Hidalgo, Humberto O. Marín, Catón Cruz.
- II-15.—Treinta hidroaviones de la Marina de Guerra de los
Estados Unidos de América realizan un imponente
vuelo sobre la ciudad de Guayaquil, regresando luego
a su base de operaciones, situada en las costas ecua-
torianas, en donde la Flota Americana se halla en ma-
niobras.
- II-24.—Un cable de Lima, anuncia la muerte en un acci-
dente aviatorio, del piloto americano Dan Tobin, que
fuera enviado al Ecuador por la casa Curtiss, para la
entrega de los aviones «Osprey» R-3 y R-4.
- III-2.—Una escuadrilla de seis aviones Curtiss-Trainer, sale
de Guayaquil con dirección a Quito.— La primera pa-
trulla la integran los señores James H Gray, Teniente
Nicolás López Valdivieso y Subtte. Marco A. Aguirre;
la segunda el Mayor Luis A. Mantilla y los Subtenien-
tes Ernesto Renella y Alfonso Vásquez V.— La que

comanda el señor Gray llega a Quito después de dos horas de vuelo a pesar de la llovizna incesante; la comandada por el Mayor Mantilla regresa a su base.

III.3.—Por segunda vez la patrulla comandada por el Mayor Luis A. Mantilla, intenta el raid Guayaquil—Quito; pero los Subtenientes Rennella y Vázquez pierden contacto con el líder por la neblina y, extraviados, el primero aterriza forzosamente en Quinindé, y el segundo en el sitio denominado «El Arenal», en las faldas del Chimborazo.— Ambos aparatos se destrozan y los pilotos resultan fuertemente contusionados, especialmente Vásquez.

III-9.—El diario «El Telégrafo», de Guayaquil, sugiere la organización de un festival a cargo de las madrinas guayaquileñas de Aviación, para recolectar fondos que se destinarán a la reposición de siquiera uno de los aviones últimamente destrozados.

Del 10 al 17 de Marzo, efectúan su primer SOLO los siguientes Oficiales: Tenientes Carlos Cabezas, Alfonso Baquero, Gonzalo García, y el Alférez de Reserva Jorge Piedra.

IV-2.—A partir del 16 de marzo último, fecha de su arribo a Guayaquil, reincorpórase al personal a Disposición del Ministerio de Defensa, al Teniente Jorge A. Páez M., que regresa de la República de México, cursando Aviación.

IV-8.—Mientras se realizan en la Escuela de Aviación, de Guayaquil, los vuelos de instrucción, conforme a los reglamentos establecidos, el Alférez de Reserva Jorge Piedra es cogido por la hélice de un avión pilotado por el Teniente Cabezas, que se dispone a aterrizar. Muere instantáneamente.

IV-17.—En el avión Osprey sale de Guayaquil a Quito el señor Gray, llevando como pasajero al señor Gerard F. Mulligan, con el objeto de firmar el contrato para desempeñar el cargo de instructor de la Escuela de Aviación.

V-5.—Se prueba en vuelo a la avioneta «Klemm», importada por el doctor José Simon, para ofrecerla al Gobierno como tipo de enseñanza y deporte.

- V-13.—Por primera vez en el país, un avión de la armada presta servicios de Cruz Roja, desde el puerto de Salinas, al cadete Colón Zapatier Enríquez, alumno de la Escuela Naval, a la ciudad de Guayaquil. Pilotea el avión el Capitán López Valdivieso.
- VI-1°.—Por iniciativa del Comité Patriótico Femenino, se da comienzo en Guayaquil, a la Semana de la Aviación. Un grupo de damitas de la alta sociedad porteña, recorre las calles de la urbe repartiendo banderitas con el tricolor nacional y recibiendo el óbolo correspondiente, que se destinará al incremento de la Aviación.
- VI-5.—En el teatro Edén, de Guayaquil, llévase a cabo una velada patriótica, en la cual toma parte la Orquesta del Conservatorio Nacional de Música, con el objeto de coleccionar fondos para la aviación. Mientras se realiza, durante el día, un desfile militar en conmemoración de la fecha del Liberalismo, una escuadrilla aérea arroja volantes de propaganda para dicha velada.
- VI-8.—Por expresa disposición del Gobierno, el Jefe de la IV Zona Militar, ordena al Director de la Escuela de Aviación, proceda a la incautación de la avioneta «Klemm», de propiedad del doctor José Simon.
- VI-8.—Llega a Guayaquil, con procedencia del Norte, el avión «Babby Clipper Sikorsky S-43», con cuya nave, la Pan American, implanta un servicio de pasajeros y correspondencia más rápido, entre Cristóbal (Panamá) y Guayaquil.
- VI-10.—Por una falla del motor, el Teniente Gonzalo García hace un aterrizaje forzado en Mapasingue, rompiendo las alas del Trainer No. 13.— El piloto resulta ileso.
- VI-19.—El Capitán Nicolás López Valdivieso, prueba algunas bombas fabricadas por el Ingeniero de la Armada Nacional, señor Antonio Capovilla, quien recibe calurosas felicitaciones por el éxito rotundo del experimento.
- VI-28.—La aviadora ecuatoriana, señora Hermelinda de Briones, realiza el raid directo New York-Montreal, cubriendo la distancia de 332 millas. El fuselaje y alas

de su avión «Bird» ostentan los colores de nuestro Emblema Nacional.

- VI-30.—Créase una Sección de Aviación, adscrita a la Subsecretaría de Defensa y se nombra Jefe de la misma al Mayor Cosme Rennella.
- VII-6.—El Teniente Ernesto Rennella, al efectuar un aterrizaje, capota y destroza el Trainer No. 10. Como pasajero va el Teniente Vásquez.—Los dos salen ilesos.
- VII-9.—Aterriza en el Aeródromo «Simón Bolívar» el piloto alemán, señor F. W. Hammer, en su avión «Pájaro Azul». Viene al país con miras de implantar el servicio postal interprovincial. El día 11, arriba a Quito; como piloto de ruta viene el Teniente Marco A. Aguirre.
- VII-16.—Al realizar en el Aeródromo «Mariscal Sucre» un vuelo de prueba, llevando como pasajeros a los señores Aurelio Bayas, Ministro de Gobierno y Don Lucindo Almeida, el avión «Pájaro Azul», piloteado por el señor F. W. Hammer, al chocar con un árbol, se viene al suelo, felizmente la pericia del aviador salva una posible tragedia. El aparato sufre algunas averías.
- VII-17.—El señor Elia Liut, nombrado Director de la Escuela de Aviación Civil, realiza los primeros vuelos de prueba sobre la ciudad de Guayaquil, piloteando la avioneta «Kleem»
- VII-24.—Procedente de Latacunga llega a esta Capital el piloto italiano señor Elia Liut en el avión Kleem, obsequiado por el Gobierno al Gremio de Choferes, para la organización del Curso de Aviación.
- VIII-19.—Por primera vez en Guayaquil, y en todo el país, dos aviones de la Panagra realizan un vuelo nocturno durante dos horas, vuelos que tienen el carácter de estudio y que han sido expresamente ordenados por el Departamento de Comercio de Gobierno de los EE. UU. Los aviones son el «San Martín» y el «Santa María».
- VIII-19.—La Asociación Nacional de Concursos Aéreos de EE. UU., invita al Mayor Cosme Rennella para que asista al concurso aéreo que debe verificarse en Los Angeles, del 5 al 7 de setiembre.
- VIII-31.—Procedente del norte y en tránsito a Buenos

Aires, hace escala en el Aeródromo «Simón Bolívar», el aviador americano señor Pete Burns, piloteando su propio avión.

IX-1º.—Llega a Quito, procedente de Guayaquil, el piloto americano señor Pete Burns. Como oficial de ruta viene el Capitán Nicolás López Valdivieso.

IX-2.—Por dificultades surgidas entre el Gremio de Choferes y el piloto señor Elia Liut, que había sido designado Director del Curso de Choferes, renuncia el expresado cargo.

IX-8.—De paso a Buenos Aires, aterriza en el Aeropuerto «Simón Bolívar», el avión de bombardeo Curtiss Martin piloteado por el aviador J. Shanon.

IX-21.—El piloto señor Elia Liut hace la entrega del avión «Kleem» al Inspector de Aviación, delegado para el objeto por el Ministerio de Defensa.

IX-28.—Dos unidades de la Armada Aérea Nacional efectúan un raid de estudio por nuestras costas, volando sobre los puertos del Guayas, Manabí y El Oro. El un aparato pilota el señor G. Mulligan y el otro el Capitán López Valdivieso.

X-5.—Durante la ceremonia de inauguración del terminal del ferrocarril a Salinas, acto que lo preside, personalmente, el Jefe Supremo de la Nación, dos de nuestras escuadrillas aéreas verifican un raid a dicho Puerto, evolucionando por breves momentos durante la ceremonia.

XI-1º.—Las escuadrillas aéreas de la Escuela de Aviación toman parte en las Maniobras Militares que los diferentes cuerpos de reserva de la IV Zona Militar efectúan en las inmediaciones de la población «El Progreso».

XI-26.—A las 8 y 30 de la mañana, sufre un accidente aviatorio el Mayor Luis A. Mantilla, en el Aeropuerto «Mariscal Sucre», mientras realiza algunos vuelos de entrenamiento. Lleva como pasajero al Subteniente Julio C. Venegas. El avión se destroza totalmente y los tripulantes resultan con algunas contusiones.

XII-2.—Aterrizan en el Aeropuerto «Simón Bolívar» de paso hacia la República de Chile, dos aviones tipo «Sikorsky», adquiridos por el Gobierno de dicho país, para incre-

mentar su servicio interprovincial de transportes aéreos. Los pilotean aviadores de la misma nacionalidad.

XII-3.—El señor Gray, Director Técnico de la Escuela efectúa, en compañía del Capitán Francisco Oliva, un raid de Guayaquil a Quito, en una hora diez minutos. Retornan el mismo día al Puerto.

XII-16.—Con el objeto de realizar una prueba del aparato radio-compás, una escuadrilla de tres aviones Sparrow sale de Guayaquil a Quito. Pilotean las máquinas los aviadores Gray, Mulligan y Wells y como copilotos el Capitán López Valdivieso y Tenientes Marco A. Aguirre y Ernesto Rennella. Retornan al día siguiente, llevando como pasajero al Ministro de Gobierno doctor Bayas y al Lcdo. Alberto Wither Navarro, Ministro de Hacienda. Con el objeto de estudiar una nueva ruta salen de Quito vía Santo Domingo de los Colorados, Manabí-Guayaquil.

XII-30.—Por primera vez se realiza un vuelo sobre el Chimborazo: el piloto señor Gray y el explorador norteamericano, señor Frances Andrés Roosevelt en el avión Sparrow No. 53, y el señor Mulligan y el Teniente Bayardo Tovar en el Sparrow No. 55. Remontaron nuestra cordillera, volando sobre el volcán más elevado del Ecuador. El objeto del raid es filmar una película sobre nuestros Andes.

1 9 3 7

I-18.—La Compañía Panagra, suspende el tercer servicio aéreo que, en forma temporal, había inaugurado en diciembre 2 de 1935 y que consistía en viajes directos Cristóbal—Lima, con escala en Guayaquil,

I-20.—Comunican de Lima que los aviones de la Panagra, que hacen el servicio en la costa del Pacífico, incluirán en su itinerario a Quito; esto por gestiones del periodista ecuatoriano, señor Carlos Manuel Novoa.

II-4.—Parten a la República de Venezuela, en goce de cuatro becas ofrecidas por el Gobierno de dicho país, los siguientes alumnos del 2º Curso de la Escuela de

Aviación: Brigadieres Gabriel Gangotena, Edmundo Carvajal y Gonzalo Gallo y Cadete Jorge Legarda.

- II-4.—Confíérase Despachos de Coronel Honorario del Ejército del Ecuador, al señor James H. Gray, Director Técnico de la Escuela de Aviación.
- II-23.—Se incendia la bodega del Aeropuerto «Mariscal Sucre», en donde funciona el Primer Curso de Aviación. Se destruyen el salón de clases, el comedor, las bodegas y el garage, consumiéndose 37 tanques de ethyl.
- II-24.—De Guayaquil llega el aviador F. W. Hammer, piloteando su propio avión, quien, según autorizados informantes, va a negociar con los empresarios Scotoni, el trabajo de fotogrametría de la probable vía férrea Ibarra-San Lorenzo.
- III.—El Cadete Edmundo Carvajal efectúa su primer «SOLO» en la Escuela de Aviación de Venezuela, después de 4 horas de doble comando, estableciendo así, un verdadero record de tiempo.
- III-20.—Parte para New York el piloto norteamericano, Sr. James H. Gray, que desempeñara brillantemente el cargo de Director Técnico de la Escuela de Aviación.
- IV-28.—Sale de Guayaquil, con dirección a esta Capital, en servicio de correo, piloteando un Sparrow, el Capitán Francisco Oliva; por haberle sorprendido mal temporal, aterriza forzosamente en Sigchos, provincia de León, de donde parte al día siguiente a la Capital aterrizando sin novedad.
- IV-20.—Efectúa su primer «SOLO» el Cadete del 2o. Curso de Aviación, José Julio Barba, siendo el primero de su Curso, después de 12 horas de doble comando.
- IV-30.—Efectúa su primer «SOLO» el Brigadier del 2o. Curso de Aviación Carlos Chiriboga Ch., después de 11 horas 40 minutos de doble comando.
- V-3.—Muere en la Capital de la República, el Comandante Cosme Rennella, después de algunos meses de enfermedad. Los funerales se realizan al siguiente día.
- V-5.—Efectúa su primer vuelo «SOLO» el Cadete Ernesto Delgado, del 2o. Curso, después de 12 horas 20 minutos de doble comando.
- V-7.—Efectúan su primer vuelo «SOLO» el Subteniente Al-

- fredo Arteaga y el Cadete Teodoro Carrión, después de 15 horas y 30 minutos y 11 horas 15 minutos, respectivamente. Los dos pertenecen al 2o. Curso.
- V-10.—Efectúan su primer vuelo «SOLO» el Brigadier Carlos Dávila y Sub-brigadier Bolívar Pico, después de 12 horas 40 minutos y 13 horas 15 minutos, respectivamente. Los dos pertenecen al 2o. Curso.
- V-20.—Se presenta una Révista Militar muy lucida con los alumnos del Primer Curso de Aviación y Naval.
- VI-25.—Un avión piloteado por el Teniente Carlos Cabezas y en el que iba como pasajero el Teniente Ernesto Rennella, hace un aterrizaje forzado en las inmediaciones de Tumbes.
- VII-15.—Muere en Guayaquil, a consecuencia de un accidente de aviación, originado mientras se desarrolla la instrucción reglamentaria, el Capitán Francisco Oliva. El cadete Delgado, sufre solamente algunas contusiones. El aparato queda destrozado.
- VII-19.—La Compañía Panagra, inaugura un nuevo servicio internacional.
- VIII-3.—Parte una escuadrilla de 4 máquinas, con dirección a Colombia, en el raid de buena voluntad Quito-Bogotá. La primera etapa la cubren en 2 horas 15 minutos, Quito-Cali; al día siguiente, realizan el raid Cali-Medellín, en una hora 55 minutos; finalmente, el 5, emprende el vuelo final Medellín-Bogotá, distancia que la cubren en 1 hora 40 minutos. Van el Mayor Micciani, los Capitanes Nicolás López V. y Leonidas Hidalgo y los Tenientes Bayardo Tovar y Marco A. Aguirre; como mecánicos, los Sargentos los. Luis C. Clavijo y Leonidas Serrano. Regresan el día 11 en un solo día, haciendo una etapa en Cali.
- VIII-11.—Regresa nuestra escuadrilla que partió a Bogotá el día 3, después de un recorrido triunfal.
- VIII-14.—El Ministerio de Defensa, en atención al brillante raid efectuado por una escuadrilla de nuestra Armada Aérea, consigna, por medio de la Orden General, sus felicitaciones más entusiastas para los componentes de la expresada escuadrilla que llevaron tan lucidamente un saludo de sus hermanos del Ecuador a los bogotanos.
- VIII-16.—Mientras realiza un vuelo de instrucción el Te.

niente Eduardo Solórzano, llevando como pasajero al Teniente Franklin Haro, sufre un accidente, del que resultan muertos los dos tripulantes. La tragedia tiene lugar en la confluencia de los ríos Guayas y Daule, en donde se sumergió el avión.

- VIII-19.—El Ministerio de Defensa Nacional autoriza a los señores Capitanes Nicolás López V. y Leonidas Hidalgo y Tenientes Bayardo Tovar y Marco A. Aguirre, para que puedan usar la insignia de la condecoración «Cruz de Boyacá», conferida por el Gobierno de Colombia.
- VIII-23.—Designase al Alférez Carlos Chiriboga, del 2o. Curso de Aviación, para que se traslade al Reino de Italia a perfeccionar sus conocimientos militares, en goce de una beca ofrecida por dicha Nación.
- IX-11.—Del Aeropuerto «Mariscal Sucre» parte con dirección a la ciudad de Guayaquil, la escuadrilla que debe salir en breve a Lima, a participar en la Conferencia de Aviación.
- IX-14.—La escuadrilla arriba mencionada, sale de Guayaquil y hace su primera escala en Chiclayo, (Perú). Al día siguiente, 15, parte a Lima, a donde llega a la 1 y 30 p.m. Los siguientes oficiales forman esta escuadrilla: Capitanes Nicolás López V., Jaime Chiriboga O. y Pedro E. del Corral (radiotelegrafista), Teniente Galo Almeida U. y los Sargentos Luis C. Clavijo y Leonidas Serrano.
- IX-27.—Llega un avión «Taylor Club», de sport, importado por el señor Pedro Aspiazú Valdez.
- IX-28.—Regresa de Lima nuestra escuadrilla, haciendo escala en Chiclayo.
- X-8.—Una escuadrilla de aviones realiza maniobras en los alrededores de Guayaquil, en conexión con las practicadas por las unidades de reserva de la Brigada Guayaquil.
- XI-2.—En momentos en que se dispone a emprender vuelo con dirección a Cuenca, una escuadrilla aérea, el avión piloteado por el Teniente Ernesto Muñoz Borrero, que lleva como mecánico al Sargento Francisco Díaz, en la maniobra del decollage, sufre un accidente que ocasiona el incendio del aparato y la muerte del piloto y el mecánico.

CAPITULO II

LEGISLACION DE AVIACION.— ESCUELAS Y CURSOS

1 9 1 9

- X-13.—El señor Dorn y de Alzúa, Delegado Oficial del Ecuador a la Conferencia Internacional que se reunió en París, suscribe el Convenio Internacional de Navegación Aérea y el Protocolo Adicional al mismo. La Cancillería del Ecuador, en los años 1921 y 1922, hace gestiones ante el Congreso Nacional, para ratificar dicho Convenio, sin conseguirlo.

1 9 2 0

- X-27.—El Congreso Nacional de la República, decreta la creación de la Escuela de Aviación Nacional.
X-30.—Se autoriza al Poder Ejecutivo crear Escuelas de Aviación.

1 9 2 1

- II-3.—Se organiza y reglamenta la Escuela de Aviación y sus servicios.
VI-5.—Por Decreto Ejecutivo se crea la Escuela de Aviación, en Guayaquil.
VI-17.—Nómbrese el personal directivo y docente de la Escuela de Aviación.
VI-21.—Publícase el Reglamento de admisión a la Escuela de Aviación, dictado con Decreto Ejecutivo.
X-8.—Se asigna la gratificación del 100% del sueldo del grado respectivo, a los Oficiales Pilotos Aviadores y Mecánicos en actividad de vuelo.

- X-8.—Por Decreto Legislativo se dispone que los fondos colectados para Defensa Nacional se empleen en la Aviación.

1 9 2 2

- VI-19.—El Poder Ejecutivo decreta la instalación de los Cursos teóricos y prácticos de la Escuela de Aviación.
VII-28.—Nómbrese alumnos de la Escuela de Aviación a varios oficiales del Ejército.
VIII-20.—El Poder Ejecutivo reforma el decreto sobre formación de la Escuela de Aviación.

1 9 2 3

- IV-6.—Decrétase la organización, en la Capital, de la República, de un Curso acelerado de Radiotelegrafía para Oficiales aviadores, el cual funcionará anexo a la Escuela Especial de Oficiales Ingenieros, bajo la dirección de la Misión Militar Italiana.
IV-19.—Se aprueba y publica el Reglamento para el Curso acelerado de Radiotelegrafía para oficiales.

1 9 2 4

- V-8.—Se incorpora a la Escuela de Aviación el Teniente aviador Ing. Césare Carminiani, en reemplazo del piloto Campagnoli que regresa a Italia, llamado por el Gobierno.
VII-9.—Se aprueba, provisionalmente, el Reglamento Orgánico y Disciplinario de la Escuela de Aviación.

1 9 2 5

- III-24.—Dictanse algunas reformas al Orgánico y Presupuesto de la Escuela de Aviación.
VI-4.—Se decreta la apertura de un nuevo Curso de Pilotaje, en la Escuela de Aviación, a la que podrán ingresar 5 nuevos Subtenientes, 6 Oficiales de Marina y 4 civiles.

VII-20.—Se da el pase de la Dirección de la Escuela de Aviación a otra repartición, al Comandante Luis A. Peñaherrera.

1 9 2 6

IV-6.—Se da el pase de la Escuela de Aviación a otras reparticiones del Ejército, a los Tenientes José Alejandro Saá, León B. Malo, Luis A. Valdez y Subtenientes J. Octaviano Valdiviezo y César Concha.

IV-7.—Clausúrase la Escuela de Aviación, debiendo trasladarse al exterior, en comisión, los alumnos de la misma. Establécese la Sección de Aviación adscrita a la VI Zona y en la cual constarán los oficiales aviadores que marchan a Italia.

IV-7.—Se organiza el Curso de Motoristas y Armadores, asignándoles cantidades para el funcionamiento y conservación del material.

IV-13.—Se aprueba el Reglamento y plan de estudios elaborado por la Jefatura de la VI Zona Militar, para el funcionamiento del Curso de Mecánicos Motoristas.

IV-19.—Constitúyese una sección de Escuadrilla de Aeroplanos de Guerra, adscrita al Ministerio de Guerra y determinase el personal. Se destinan algunas cantidades para su funcionamiento.

IV-22.—Se inauguran en el Aeródromo «El Cóndor», de Guayaquil, los Cursos de Mecánicos Motoristas y Armadores.

X.—El señor Hipólito de Mozoncillo, suscribe, en representación del Ecuador, la Convención Iberoamericana de Navegación Aérea, firmada en Madrid el 1º. de noviembre de 1926.

1 9 2 7

XI-21.—Se crea el Departamento de Aviación, dependiente del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación.

XI-25.—La Convención Radiotelegráfica Internacional, firmada en Washington, en esta fecha, determina las letras

HC. para las aeronaves civiles ecuatorianas. Este distintivo debe poner en práctica a partir del 1º. de enero de 1929.

1 9 2 8

VI-19.—Apruébase la obra «Curso de Aeroplanos», elaborada por el Capitán Guillermo Freire, la misma que será adoptada en los Institutos de nuestra Aviación, como texto provisional para enseñanza de esta materia.

1 9 2 9

V-10.*—La Asamblea Nacional autoriza al Ejecutivo la construcción de un campo de aviación en la ciudad de Guayaquil y para el objeto destina la suma de \$ 159.000.

1 9 3 1

VIII-4.—Para los efectos de lo dispuesto en el Art. 537 del Código Civil, apruébanse los Estatutos del Aero Club del Ecuador.

XI-15.—Para los mismos efectos arriba indicados, se aprueban los Estatutos del Aero Club de Manta.

1 9 3 2

VII-13.—Apruébase el Reglamento de Navegación Aérea.

1 9 3 3

XII-21.—Apruébase el Reglamento de Régimen Interno del Grupo de Aviación.

1 9 3 5

II-14.--Por Decreto Ejecutivo No. 406, oprébase el Reglamento de Orden Interno para el funcionamiento de la Escuela de Aviación Militar.

VII-3.—Por Decreto Ejecutivo de esta fecha, créase la Es-

cuela de Aviación Militar que funcionará en la ciudad de Guayaquil, en el Aeropuerto «Simón Bolívar».

VI-19.—Nuestros Delegados, señores Manuel Sotomayor y Luna, doctores Alberto Acosta Soberón y Miguel Heredia Crespo y Rodrigo Arrarte Crosby, suscriben en la Convención Comercial Panamericana, reunida en Buenos Aires, un Convenio para el tránsito de aviones.

VII-30.—Por Decreto Ejecutivo No. 751, se ordena la expropiación de los terrenos de la hacienda «Machángara», en Cuenca, para destinarlos a campo de aviación.

1 9 3 6

I-1º.—Al decretarse la Ley Orgánica para 1936, suprímese el Departamento de Aviación y se crea la Inspección de Aviación, adscrita al Comando Superior de las Fuerzas Armadas.

I-13.—Apruébase el Reglamento para Gratificaciones de Vuelo al personal de la Aviación Militar.

I-24.—Díctase la Ley que prohíbe el cultivo de árboles y la realización de construcciones u otros obstáculos en un perímetro de 900 m. alrededor de los Aeropuertos.

II-1º.—El Estado Mayor General aprueba los Programas y Horarios elaborados por la Inspección General de Aviación, para el Curso Intensivo de Aviación.

III-23.—Por Decreto Ejecutivo, créase el Curso Intensivo de Aviación que funcionará en la ciudad de Quito, a partir del 1º. de abril del presente año. Asimismo, nómbrase a los cadetes que lo integrarán.

VI-8.—Por Decreto Supremo No. 45, se aprueba y ratifica la Convención sobre Aviación Comercial, firmada en La Habana, el 20 de febrero de 1928, por los señores Dn. Gonzalo Zaldumbide, Dn. Víctor Zevallos y Capitán Dn. Colón Eloy Alfaro, en representación del Ecuador.

VII-3.—Efectúase la Revista de Reclutas de los cadetes del Curso Intensivo de Aviación; además, publíquese el cuadro de tribunales para la sabatina trimestral que se llevará a cabo del 6 al 14 del presente.

VIII-17.—Nómbrase Mecánico de la Escuela de Aviación de Guayaquil, al señor José Antonio Crucet (contratado).

- IX-12.**—Por Decreto Supremo 945, se aprueba el Reglamento Interno a los Aeropuertos de la República, clasificándolo en la Serie J. No. 1. Derógase, al mismo tiempo, el Reglamento para Navegación Aérea, aprobado por Decreto Ejecutivo, de 13 de julio de 1932.
- IX-12.**—Por Decreto Supremo 946, apruébase la Ley de Tránsito Aéreo.
- IX-19.**—Mediante el correspondiente Decreto Supremo, se organiza en esta Capital, la Escuela Civil de Aviación. Se designa al Mayor Cosme Rennella como Director y al Subteniente Julio C. Venegas como Subdirector.
- X-18.**—Nómbrese alumnos de la Escuela Civil de Aviación.
- X-20.**—Refórmase el Reglamento de las Fuerzas Armadas, en la parte pertinente a la Aviación, suprimiendo el Curso Intensivo, el cual pasa a formar el Primer Curso de la Escuela de Aviación Militar, de Guayaquil.
- XI-8.**—En la ciudad de Guayaquil y después de rendir las pruebas reglamentarias, obtienen su Primer Brevet los siguientes Oficiales: Capitán Francisco Oliva, Tenientes Leonidas Hidalgo, Humberto O. Marín, Jaime Chiriboga O., Eduardo Sclórzano, Galo Almeida U., Gonzalo García, Ernesto Muñoz B., Bayardo Tovar y Cristóbal Sandoval.
- XI-18.**—Organízase el Primer Curso de Aviación y Naval que funcionará en la Capital de la República y nómbrese Director del mismo al señor Teniente Coronel Dn. Pablo Borja L.
- XI-18.**—Decláranse abiertas las inscripciones para la formación del Curso de Aviación y Naval, hasta el 2 de diciembre próximo.
- XII-7.**—Inaugúrase en la Primera Zona Militar, el Curso de Aviación Civil, con el personal de alumnos nombrado por la Orden General correspondiente.

1937

- I-11.**—Nómbrese a los Cadetes que formarán el Primer Curso de Aviación.
- I-13.**—Designase, para que ocupen 4 becas ofrecidas por el Gobierno de Venezuela, a los siguientes alumnos del

Segundo Curso de Aviación: Brigadieres Gabriel Gangetena, Edmundo Carvajal, Gonzalo Gallo y Cadete Jorge Legarda.

II-20.—Inaugúrase con toda solemnidad, en el Aeropuerto «Mariscal Sucre», el Curso de Aviación y Naval.

III-5.—Nómbrese mecánicos de la Escuela de Aviación, de Guayaquil, a los señores Manuel Eugenio Concepción y Alfredo Díaz Cañellas (contratados).

V-21.—Reorganízase la Escuela de Aviación, nombrando Director al Mayor Roberto A. Calderón (administrativo), con sede en Quito. Director Técnico del 2º. Curso de Aviación, de Guayaquil, al señor Gerard F. Mulligan; Comandante de Compañía al Capitán Francisco Oliva; Ayudantes, los Tenientes Gerardo Terán y Cristóbal Sandoval.

Nómbrese alumnos del Tercer Curso a los siguientes oficiales: Capitanes Leonidas Hidalgo y Humberto O. Marín, Tenientes Eduardo Solórzano, Bayardo Tovar, Galo Almeida U., Gonzalo García, Ernesto Muñoz B. y Marco A. Aguirre.— Para mecánicos designase a los siguientes: José A. Cruet y Eugenio M. Concepción del 2º. Curso y Jorge E. Durán y Alfredo Díaz Cañellas, del 3er. Curso.— De la gestión económica se encarga el Teniente Marco Moreano.

X-22.—Organízase en la Capital de la República, un Curso de Motoristas y Armadores, con el personal de cadetes del primer Curso de Aviación; del mismo modo, nómbrese el personal directivo y docente del expresado Curso.

XI-8.—Organízase en la Capital de la República un Curso de Armadores-Motoristas, con el personal de tropa de las diferentes reparticiones del Arma; nómbrese alumnos y el personal directivo y docente del mismo.

XI-27.—El Ministerio de Defensa dispone que el 29 del presente rindan los exámenes correspondientes para admisión y designa el Tribunal correspondiente.

CAPITULO III

CONTRATOS

1920

XII-27.—Se firma en París un contrato con el Gobierno francés, para el envío al Ecuador de una Misión Francesa de Aeronáutica, compuesta del siguiente personal: 1 Oficial Piloto de avión y 1 Mecánico de Aviación, quienes percibirán un sueldo mensual de 4.000 y 3.000 francos respectivamente. La duración del contrato es de un año.

El Gobierno francés, en cumplimiento de este contrato, manda al piloto Teniente Marc Guitteny y el Mecánico André Jannin.

1926

IX-23.—Apruébase el contrato con el señor Angelo Rizzi, como Piloto Jefe de Montadores de Aviación, con el sueldo mensual de \$ 900,00

1928

VII-2.—Autorízase a los Ministerios de Guerra y de Instrucción Pública, para la celebración de un contrato con el señor H. Kuehl, representante de la SCADTA.

VII-15.—Contrátase al señor Elia Liut para Director Técnico del Servicio Aéreo, con el sueldo mensual de UN MIL SUCRES.

1 9 2 9

II-22.—Se autoriza al Ministerio de Guerra para que contrate con el señor Harold R. Harris el establecimiento del servicio internacional de transportes aéreos. R.O. 117.

VIII-3.—La Junta de Gobierno Provisional autoriza al Ministerio de Guerra, para que, por intermedio del de Relaciones Exteriores, efectúe un pedido de material de aviación, a la casa Gabardini; éste ordena a nuestro Cónsul en Génova, el pago, a la nombrada fábrica, de 697.992,20 liras, importe del pedido en cuestión.

1 9 3 0

V-14.—Autorízase al Gobernador del Guayas para que, a nombre del Gobierno, celebre el contrato de compra de los terrenos de la hacienda «La Atarazana», destinados para campo de aviación, en el precio de \$ 31.267,50. R.O. 324.

VI-9.—Autorízase al señor Ministro de Correos, para que celebre un contrato con la PANAGRA, por medio de su apoderado legal, para el servicio postal aéreo internacional. R.O. 342.

VI-20.—Fírmase la escritura de compra de los terrenos de «La Atarazana» a la Junta de Beneficencia de Guayaquil, los que están destinados para campo de aviación.

IX-1.—Autorízase al señor Ministro de Guerra para que celebre los contratos de compra de los terrenos para el campo de aviación «Mariscal Sucre» de Cotacollao. R.O. 417.

IX-2.—Celébrase la escritura de compra de los terrenos de los señores Julio César y Ricardo Rodríguez, en la suma de \$ 83.866,00. Estos terrenos son parte de su hacienda «San Isidro» y formarán parte del campo «Mariscal Sucre».

IX-2.—Celébrase la escritura de compra de los terrenos de la Hacienda «La Posta», de propiedad de la señora Benigna Mena v. de Alarcón, para campo de aviación, por la suma de \$ 32.295,00.

- X-11.—Autorízase al Gobernador del Guayas para que celebre, en representación del Gobierno, con la Compañía Italiana de Construcciones, el contrato para la construcción del aeródromo «Simón Bolívar», por la suma de \$ 515.000,00.
- X-28.—Celébrase el contrato con la antedicha Compañía para la construcción del citado aeródromo y consistente en pistas, hangares, edificios varios y ranfla para hidros.

1 9 3 1

- III-31.—Celébrase la escritura de compra de terrenos para el campo «Mariscal Sucre», con el señor José María Ramos, por la suma de \$ 2.881,00.
- III-31.—Celébrase la escritura de compra de terrenos para el campo «Mariscal Sucre», con el señor Antonio Abad, por la suma de \$ 40.616,00.

1 9 3 2

- VIII-3.—Celébrase con los representantes de la Sociedad Continental, el contrato para la compra de un hangar de hierro para el aeródromo «Mariscal Sucre», en la suma de \$ 5.900,00, (dólares) CIF. Guayaquil y libre de derechos.

1 9 3 4

- II-5.—Facúltase al señor Ministro de Guerra para que celebre el contrato de compra del avión «WACO» en la suma de \$ 16.907,20, contrato que se lo firma en esta fecha.
- V-22.—Se autoriza a la Panagra, previo contrato, el uso gratuito del campo de aviación «Simón Bolívar». En cambio, esta Compañía, da en préstamo al Gobierno, la cantidad de CIEN MIL SUCRES, los que se reintegrarán con el valor del impuesto que paga por importación de gasolina.

VI-1.—Facúltase al señor Ministro de Guerra para que celebre un contrato con el señor George A. Jones, Piloto Aviador, para Instructor de la Escuela de Aviación, por la suma mensual de \$ 450,00 (dólares). Para los efectos disciplinarios, se le asimila al grado de Mayor.

1 9 3 5

III-20.—El Gobierno autoriza a la Compañía «PANAGRA» la construcción de varios edificios y obras en el Aeropuerto «Simón Bolívar» por escritura pública, construcciones que cede al Gobierno, reservándose el derecho de usar dichas construcciones, por el término de 5 años, contados desde la fecha de la celebración de este contrato. Este modifica el anterior.

VI-2.—Celébrase un contrato con el señor F. W. Hammer, para el establecimiento del servicio de transportes aéreos en el interior del país; pero, por no haber cumplido con todos los requisitos legales: aprobación de la Procuraduría General de Nación y autorización del H. Consejo de Estado, se declara anulado dicho contrato.

VI-13.—En esta fecha se firma el contrato de compra de nueve aviones «STEARMAN», con los señores J. E. Vorbeck y Cía., en la suma global de \$ 43.804,44, o su equivalente en sucres, puestos en Guayaquil.

VII-22.—En esta fecha se comunica a los señores J. E. H. Vorbek y Cía., la anulación del contrato de compraventa de los nueve aviones «STEARMAN», por no haber cumplido con las estipulaciones del contrato.

VIII-12:—Se autoriza al Ministro de Guerra para que, en representación del Gobierno, celebre un contrato de compra de seis aviones Curtiss Trainer. Se firma este contrato el 13 del actual, en la suma global de \$ 42 900,00.

X-11.—En el Consulado General de New York, se firma el contrato con el Piloto señor James H. Gray, por el cual se compromete a desempeñar el cargo de Instructor Técnico de la Escuela Militar de Aviación, por la suma de \$ 275,00, mensuales. Este contrato se ratifica en Quito, en noviembre de este mismo año.

CAPITULO IV

CONDECORACIONES

1 9 2 4

- XII-1.—Concédese Medalla «AL MERITO», de Tercera Clase, al piloto Maestro Atilio Canzini.
- XII-23.—Otórgase la Estrella «ABDON CALDERON», de Tercera Clase, al Teniente piloto Cesare Carminiani.

1 9 2 9

- VIII-26.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Segunda Clase, al aviador americano Capitán Harild R. Harris, Vicepresidente de la Compañía de Transportes Aéreos PANAGRA.
- X-22.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Primera Clase al aviador del Ejército de México, Coronel Pablo L. Sidar.
- XI-15.—Otórgase la Estrella «ABDON CALDERON», de Segunda Clase, al aviador alemán Herbet Boy, Jefe de la Compañía de Transportes Aéreos SCADTA.
- XII-22.—En un cablegrama de París, de esta fecha, el señor Rafael A. Dillon, comunica que la Liga Internacional de Aviadores, ha otorgado al señor Presidente de la República, doctor don Isidro Ayora, la Medalla «ALAS DE LA PAZ», distinción que por primera vez se otorga a un Magistrado latinoamericano.

1 9 3 0

- I-2.—Por el brillante éxito alcanzado en el raid Guayaquil-Quito, concédese la Estrella «ABDON CALDERON»,

de Tercera Clase, a los siguientes Oficiales de aviación: Capitanes Luis A. Mantilla, Cosme Rennella y Jacinto A. Vélez y Tenientes César Borja.

- VI-12.—El personal de Aviación Nacional ofrece un almuerzo al Capitán Piloto colombiano, don Benjamín Méndez y a su mecánico señor John A. Tudhunes, y durante el banquete se les condecora con las Medallas «AL MERITO», de Primera y Segunda Clase, respectivamente.

1 9 3 1

- XI-28.—Otórgase la Condecoración «AL MERITO», a los aviadores brasileños Capitán Archimedes Cordeiro y Tenientes Godofredo Vidal y Orsini Coroliano.

1 9 3 4

- VIII-10.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Primera Clase, al Comandante de Aviación del Perú, don Federico Recavaren Cisneros.
- VIII-10.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Segunda Clase, al Mayor Guillermo Freile.
- VIII-10.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Segunda Clase, al señor Mayor Pedro Traversari, por Trabajos Especiales que ha realizado.
- VIII-27.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Primera Clase, al señor doctor don Jorge Triana, Jefe del Departamento de Aviación de Colombia, y de Segunda Clase, a los Capitanes pilotos José G. Estévez y Olaf Belenstein, del trimotor 621.
- VIII-30.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Segunda Clase, a los Mayores Luis A. Mantilla y Cosme Rennella y al piloto Instructor americano, señor George A. Jones.
- IX-3.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Segunda Clase, a los pilotos de la Fuerza Aérea de Colombia, Capitanes Camilo Daza y Waldemar Rolder, del trimotor 622.

1936

- III-10.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Tercera Clase a los pilotos de la Panagra señores John Henry Miller, John Patrikc Squire y Walter Brown.

1937

- II-19.—Concédese la Estrella «ABDON CALDERON», de Primera Clase y Segunda Clase, respectivamente, a los señores Coronel Honorario don James H. Gray y don Gerard F. Mulligan, Director Técnico e Instructor de la Escuela de Aviación.

- VIII.—El Gobierno de Colombia condecora con la «Cruz de BOYACA» a nuestros aviadores que integran la escuadrilla que realizara el vuelo de buena voluntad a Bogotá, así:

- X-4.—En mérito a los brillantes raids internacionales verificados por los siguientes Oficiales y Clases del Ejército, condecórase con la Estrella «ABDON CALDERON», en las Clases que a continuación se indica:—Capitán Nicolás López Valdivieso, Primera Clase; Capitán Leonidas Hidalgo, Segunda Clase; Teniente Galo Almeida, Segunda Clase; Teniente Bayardo Tovar, Segunda Clase; Teniente Marco A. Aguirre, Segunda Clase; Sargento 1º. Mecánico Luis C. Clavijo, Tercera Clase; Sargento 1º. Mecánico Leonidas Serrano, Tercera Clase.

- XII-23.—El Gobierno del Ecuador, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional, concede la Estrella «ABDON CALDERON», a los siguientes aviadores que realizaron tan brillantemente el vuelo Pro Faro Colón, a través del Continente Americano: de Segunda Clase a los señores Mayor Frank A. Félix Miranda y Teniente Antonio Menéndez Peláez, Jefe del Cuerpo de Aviación Militar de la República de Santo Domingo y Comandante de la Escuadrilla de Aviación Militar de la República de Cuba, respectivamente; y de Tercera Clase, a los señores Tenientes Alfredo Jiménez A. y Feliciano Risech Amat, de la Aviación Militar cubana.

CONCLUSION

Muchos, al oír hablar de un libro sobre la Aviación Ecuatoriana, dirán: pero qué aviación —ya me lo han dicho—; sin embargo, todo lo narrado, se trate de desastres o de triunfos, es y será el fundamento de su Historia: así se inició esta Arma en el Ecuador.

Naturalmente, no hay relación entre lo que ha costado hasta aquí y lo que en realidad existe; pero, si pretendiésemos establecer responsabilidades, no sé si encontraríamos, dentro del personal que ha intervenido directa o indirectamente, alguien que no las tuviera en mayor o menor grado. Y de un modo especial, hay que referirse a cuantos actuaron hasta el año 1935, cuya gestión y dirección fue absolutamente negativa.

Muchos proyectos se presentaron en esa época para procurar mejorarla —a su modo—; mas ¡qué proyectos! se soñaba hasta en un Ministerio del Aire cuando no teníamos sino un avión, y es que, al elaborarlos, jamás se pensó en la Patria: se calcularon los intereses personales y de círculo y, alrededor de éstos giraba —qué escarnio— un proyecto nacional. Sin embargo, seamos justos: no es solamente en lo que se refiere a este ramo administrativo que se han observado estos fenómenos; en todas las dependencias de gobierno, **sin excepción**, rige este procedimiento: una ley, una reglamentación que se presentan, tienen ya su dedicatoria, de lo contrario jamás se tomarían la molestia de hacerlos.

A partir del año 1935 y gracias al apoyo decidido del Dr. José María Velasco Ibarra, las labores fueron efectivas y, por primera vez, tuvimos seis aviones para entrenamiento primario y seis para entrenamiento avanzado, nuevos y de primera clase. Con estos se formó un brillante contingente de pilotos militares. Más tarde nos llegó, junto con la Mi-

sión Militar Italiana, un lote de aviones para entrenamiento avanzado, todos viejos. A pesar de ello, con estos aparatos se mantuvo la escuela a brincos y remiendos por algunos años. Con la muerte del Mayor Nicolas López Valdivieso, que ocupó muy merecidamente la Dirección de Aeronáutica, comenzó el descenso hasta que quedamos reducidos a la mínima expresión. Y así hubiéramos continuado, si la guerra mundial no hubiera impuesto el cambio sustancial de casi todas las fuerzas armadas de los países sudamericanos, inclusive el nuestro.

Con franqueza podemos asegurar que, si se ha hecho una labor magnífica en pro de nuestra aviación, es porque, en esta arma, sobre todo, juegan los intereses, no sólo del Ecuador, sino los de la defensa continental. Si es verdad que ahora los acontecimientos van clarificando la situación, y ya, posiblemente, puede dársele como derrotado al Japón, esto no sucedía hace poco y es gracias a esta necesidad universal que nuestra Aviación pudo avanzar en un año lo que no habría podido lograrlo en medio siglo en manos de nuestros gobiernos.

Para reforzar lo expuesto, analicemos los aspectos que únicamente nos conciernen y veremos como andan las cosas.

Con motivo de la guerra que azota al mundo, al Ecuador le ha tocado sufrir una crisis que no la soportan ni los mismos países que están combatiendo. Na hay nación en Sudamérica que, con motivo de la conflagración y gracias a la Ley de Préstamos-Arriendos, no haya obtenido fondos para la construcción de extensas vías de comunicación, instalación de nuevas y poderosas industrias, etc.; únicamente nosotros —productores de caucho— no tenemos fábrica para la elaboración de llantas; productores y dueños —diré— de la cascarilla, no tenemos una buena instalación para elaborar quinina. Nuestras plantaciones de caucho y cascarilla, al terminarse la guerra, van a quedar deshechas, arruinadas por la forma de explotarlas; pero, a quienes aprovechan de estas riquezas nacionales nada les importa el futuro del país, les interesa los millones que acumulan al momento, con los cuales podrán gozar lejos de la patria sacrificada.

Jamás ha sido tan propicia la ocasión como ésta para

formar técnicos de verdad en las diferentes ramas de las ciencias y las artes: médicos, químicos, ingenieros, militares, mecánicos, armadores, etc. etc. Estados Unidos ha franqueado, literalmente, sus puertas para todos sus aliados y de Sudamérica ha ido un torrente de gente a especializarse. El Ecuador, lejos de enviar a sus buenos elementos, ha hecho desfilar, por la gran Metrópoli del Dollar, algunas figuras tristísimas, dando la impresión —afuera— de la pobreza humana de este país; pero, de puertas adentro, pagando con largueza, más también con sentido de refinada criminalidad patriótica, la incondicionalidad de estos hombres.

Por manera que, diré para terminar esta crónica, todo el fracaso que hemos podido observar en la Aviación, no es sino un reflejo de ese estado de descomposición total en que nos encontramos.

Dejémonos ya de lamentaciones: el momento es supremo y tiene caracteres de definitivo en nuestra historia. Pensemos en forjarnos un porvenir mejor y, más que proyectar y soñar, trabajemos, luchemos por conseguirlo. Espero que nuestra Aviación, que al cabo de un cuarto de siglo de sacrificios, de luchas, ha alcanzado al fin su ruta, sea la vindicadora de todas las fuerzas vivas del Ecuador para hacerlo grande y glorioso en el presente y en el porvenir!...

EXLIBRIS

....De tal manera es como al fin termina
el cruento via-crucis de esta Historia,
en la que, en cada hoguera, se ilumina,
a flor de llama, el alma de la Gloria-

De ella surge el grandioso monumento
que en las cumbres del Ande se levanta:
con nuestro Tricolor por firmamento
y un Cóndor que, en su vuelo, se agiganta.

Seguirá el tiempo en su volar, seguro,
llamando a las edades del futuro;
y leerán los Pueblos, extasiados,

en ese monumento a los caídos:
«Llorad por los que viven apagados;
mas no por los que mueren encendidos!....»

RICARDO DARQUEA

CAPITAN DE COMISARIATO

INDICE

Himno de la Aviación Ecuatoriana.....	7
Introducción	9

PRIMERA PARTE CRONICA

Capítulo I.—Precusores de la Aviación Ecuatoriana.	
Globos.....	11
Aerostación en Quito	13
Prestigio de los Calzones Cristóbal de Gangotena y Jijón	18
Aeroplanos	23
El Telégrafo I.....	28
Primeros pasos hacia la organización de la Aviación en el Ecuador.....	36
Epopeya de las Alas (Poesía) Remigio Romero y Cordero.....	42
Capítulo II.—Organización de la Aviación Militar..	44
1923.....	55
1924.....	61
1925—1928.....	69
1929—1934	84
1935—1936	92
1937.....	108
Cortejo (Poesía).— Franz Lobato	131
1938—1943.....	133
Varonía del Aguila (Poesía).— César Andrade Cordero.....	140
Aterrizaje Final (Poesía) Pablo Hannibal; Vela....	161

Capítulo I.— Aviación Civil.....	163
Club Guayas de Tlío y Aviación.....	164
Aero Club del Ecuador, de Quito.....	167
Aero Club del Ecuador, de Guayaquil.....	170
Aero Club de Manta.....	177
Quito Glider Club	178
Escuela Civil de Aviación.....	179
Transportes Aéreos Nacionales e Internacionales....	182
Primera Aviadora Ecuatoriana.....	183

SEGUNDA PARTE

MEMORANDUM CRONOLOGICO

Capítulo I.— Asuntos Generales 1915—1937.....	187
Capítulo II.— Legislación de Aviación.— Escuelas y Cursos 1919—1937.....	205
Capítulo III.— Contratos 1920—1934.....	212
Capítulo IV.— Condecoraciones 1924—1937.....	216
Conclusión	219
Exlibris (Poesía) Capitán Ricardo Darquea G.....	222

**Este Libro es propiedad de la Biblioteca
Nacional de la Casa de la Cultura
Su Venta es penada por la Ley**

