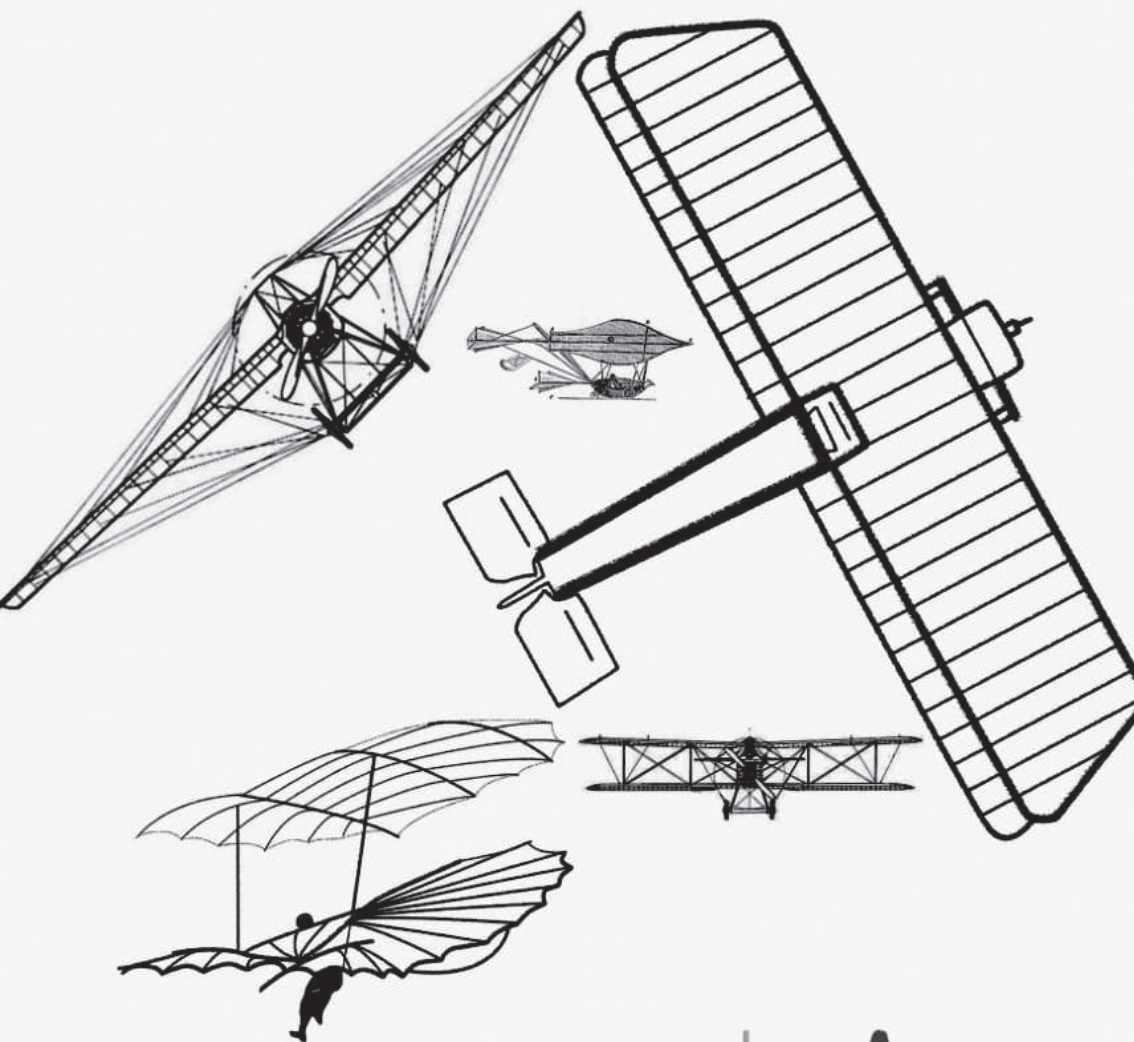


Jorge Lardé y Larín

Apuntamientos de la Aviación Salvadoreña



Colección Bicentenario N° 4
Ministerio de la Defensa Nacional
Estado Mayor Conjunto de la Fuerza Armada
Centro de Historia Militar



358.497 284

L321o Lardé y Larín, Jorge, 1950-2001
Orígenes de la aviación en El Salvador / Jorge Lardé y Larín ;
slv revisión de pruebas técnicas Ministerio de la Defensa y Centro de
Historia Militar. -- 1ª ed. -- San Salvador, El Salv. : Ministerio de
la Defensa Nacional, 2022.

128 p. ; 22 cm. -- <Colección bicentenario ; nº 4>

ISBN 978-99983-967-3-9 (impreso)

1. Fuerza Aérea Salvadoreña-Historia. 2. Navegación aérea-El
Salvador-Historia. 3. El Salvador-Fuerza aérea-Historia. I. Título.

BINA/jmh

ISBN 978-99983-967-3-9

Edición aprobada por el Ministerio de la Defensa Nacional de la
República de El Salvador. Primera edición: enero, 2021

Revisión de pruebas: Ministerio de la Defensa Nacional y Centro
de Historia Militar.

Diseño de portada: Lic. Eduardo Geovanny Andrade Hernández

Edición: Centro de Historia Militar

Impresión: Imprenta y Offset Ricaldone

Impreso en El Salvador.

Reservados todos los derechos.

Prohibida la reproducción no autorizada por cualquier medio
mecánico o electrónico del contenido total o parcial de esta
publicación. Hecho el depósito por ley.

El texto es propiedad exclusiva del Ministerio de la Defensa
Nacional de El Salvador y no debe ser reproducido sin su
autorización. Las opiniones vertidas en el presente documento,
son exclusiva responsabilidad de su autor.

ÍNDICE

Presentación de René Francis Merino Monroy, Vicealmirante,
Ministro de la Defensa Nacional de El Salvador

PRÓLOGO

I. ORÍGENES DE LA AVIACIÓN EN EL SALVADOR

1. El Cóndor Cuzcatleco	13
2. Antecedentes	14
3. Obsequio del Gobierno Mexicano	15
4. El Oficial Humberto Aberle	16
5. El Memorable 2 de mayo de 1920	18
6. Relatos de la hazaña de Aberle.....	19
7. Informe oficial de la Gran Hazaña	21
8. El crimen de Tlaxcalatongo.....	22

II. EL “RAID” TAPACHULA-SOYAPANGO

1. Primer piloto-aviador salvadoreño	25
2. Una audaz salvadoreña	26
3. Llega Luis Vendetti.....	27
4. Arribo de dos aviadores franceses.....	28
5. El 16 de diciembre de 1922	29

III. FLOTILLA AÉREA SALVADOREÑA

1. Una gloria y una fama que no muere.....	31
2. Toda una leyenda: Massi.....	31
3. Fundación de la F.A.S.....	32
4. Inspectoría del Arma de Ingeniería y Aviación Militar	34
5. Reglamento para la Aviación Civil.....	37
6. Honores a Aberle	42
7. Reglamento del Curso Militar de Aviación.....	44
8. Nuevas proezas de Massi.....	58
9. Servicios distinguidos de Aberle	59
10. Los Héroes Olvidados.....	61

IV. PRIMERA TRAGEDIA AÉREA EN EL SALVADOR

1. Juan Ramón Munés.....	62
2. Con el santo de espaldas.....	63
3. Relatos del accidente luctuoso	64
4. La tumba de Massi.....	66
5. Glorificación de Munés	66

V. PROGRESO DE LA AVIACIÓN SALVADOREÑA

1. Creación de la Jefatura de la Aviación Salvadoreña	68
2. Ampliación del Aeródromo de Ilopango	69
3. Primer piloto-aviador graduado en El Salvador .	70

4. Segundo piloto-aviador graduado en El Salvador 71

5. Primera navegación compartida 74

VI. CULMINACIÓN DEL PROCESO. FUNDACIÓN DE LA F.A.S.

1. Una nueva tragedia aérea 75

2. Plantilla de la Aviación Salvadoreña 77

VII. LA GRAN FLOTA AÉREA SALVADOREÑA

1. El Trágico óbito de Ricardo Aberle 85

2. La Virgen de Loreto..... 86

3. Datos de la Aviación Civil 87

4. Informes oficiales sobre nuestra Aviación en 1926 89

5. Óbito de Mandatario Guatemalteco 90

6. Más honras para Aberle..... 90

7. La Gran Flotilla de la Aviación Salvadoreña..... 90

8. Reorganización del Comité Pro-Aviación
Salvadoreña 91

9. Refundación de la Escuela Militar 93

10. Un nuevo piloto aviador..... 94

VIII. POSTERIORES LOGROS DE LA AVIACIÓN SALVADOREÑA

1. Cambio de Administración Pública..... 95

2. Secretaría de Aviación..... 96

3. Acción legisladora	97
4. Atribuciones del despacho de Aviación.....	100
5. Reorganizaciones del Alto Mando	101
6. Importante reglamento castrense.....	103
7. Un águila más.....	104
8. Reglamento Orgánico de la Aviación Militar Salvadoreña	105
9. La Aviación en 1927	112

IX. LINDBERGH Y OTROS SUCESOS

1. Eclosión de la Primera Etapa de la Aviación	113
2. La Epopeya de Lindbergh	114
3. Lindbergh arriba a El Salvador.....	114
4. Nuevos audaces pilotos.....	116
5. Nuevo Decreto Reorganizando al Ministerio de Guerra, Marina y Aviación.....	117
6. Copa del Mérito para Juan Ricardo Munés	119
7. Accidente aéreo sin mayores consecuencias.....	120
8. Correo aéreo.....	121
9. Epílogo.	1253
BIBLIOGRAFÍA	1264

**Presentación de René Francis Merino Monroy,
Vicealmirante, Ministro de la Defensa Nacional
de El Salvador**

Nos complace presentar como Ministerio de la Defensa Nacional, la obra de la Colección “Bicentenario”, titulada “Apuntamientos de la Aviación Nacional”, autoría del célebre historiador salvadoreño, don Jorge Larde y Larín. En la cual los académicos e investigadores de la historia nacional e internacional de la aviación, podrán encontrar datos nunca antes narrados sobre los primeros pasos que el hombre da para emprender vuelo hacia las alturas.

La Fuerza Armada ha sido firme desde los inicios de su existencia, en su desarrollo para la defensa de la soberanía y la integridad de su territorio, lo cual ha fortalecido sus capacidades en la rama aérea, desde su creación en el año de 1923 hasta nuestros días. La historia de la aviación militar de El Salvador está escrita por mujeres y hombres que han batallado por la libertad y la soberanía del territorio salvadoreño desde el espacio aéreo.

En los inicios de la aviación salvadoreña, resalta los aportes de los pilotos extranjeros y de países amigos como México, siendo presidente de dicho país el General Venustiano Carranza, quien envía una misión militar a nuestro país, que llega el 24 de febrero de 1917, a fin de entregar al gobierno salvadoreño un aeroplano armado y otros desarmados; asimismo, hacen entrega de una estación inalámbrica, como muestra de simpatía entre ambas naciones.

En esta obra podrán encontrar los orígenes de la aviación nacional y militar en El Salvador, la historia del primer piloto salvadoreño, figuras emblemáticas como Enrico Massi y Aberle, algunos héroes anónimos de esta importante institución que merecen un justo reconocimiento; y no menos importante, la

fundación de la Fuerza Aérea Salvadoreña y su desarrollo a través del tiempo.

La presente obra ve la luz gracias al decidido empeño de los señores miembros del Alto Mando de la Fuerza Armada, con el apoyo del Gobierno Central y el aporte del Centro de Historia Militar, quien se empeña en el rescate, conservación y divulgación del patrimonio histórico militar de la institución. Es así, como en el año del bicentenario de nuestra independencia y en ruta al año 2024, en el que conmemoramos, el bicentenario de la Fuerza Armada de El Salvador, es que dejamos en manos del lector parte de nuestra historia, que junto a la ciudadanía, seguimos y seguiremos escribiendo juntos.

Cierro mis palabras recordando al sabio renacentista Leonardo da Vinci, que decía, “Una vez hayas probado el vuelo siempre caminarás por la tierra con la vista mirando al cielo, porque ya has estado allí y allí siempre desearás volver”.

PRÓLOGO

La historia de la aviación salvadoreña, está íntimamente unida a la aviación militar, ya que, desde sus orígenes el hombre siempre soñó en volar. Estos sueños de acuerdo a Jorge Lardé y Larín, se registran en Carolina del Norte en EE.UU. a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, durante las hazañas de los hermanos Orville y Wilbur Wright. Y que posteriormente se les une el brasileño Alberto Santos Dumont, quien en 1901 vuela desde el bosque de Saint Cloud (Paris) hasta la Torre Eiffel, durante 30 minutos, una distancia de 11 kilómetros.

La presente obra nos ilustra una anécdota sobre los sueños de volar de un salvadoreño, el prócer Domingo Antonio de Lara, de quien se dice que construyó un aparato para volar y que desde una torre de la iglesia de San Jacinto se lanzó por su sueño. Años después a inicios del siglo XX, surcan por primera vez los cielos de San Salvador aeronaves de intrépidos pilotos franceses y salvadoreños.

Además de estos personajes de la aviación internacional, en El Salvador en mayo de 1912, según los registros históricos, la población salvadoreña contempló en los cielos de la capital, el sobrevuelo de un aeroplano piloteado por el aviador francés Monsieur Durafor, el cual aterrizó en el Campo Marte, lugar donde se realizaron varias acrobacias en honor al Presidente de la República Dr. Manuel Enrique Araujo.

El impulso para hacer realidad el sueño de los salvadoreños de volar por siempre en nuestro territorio, se inicia con la llegada al país de un obsequio hecho por el gobierno mexicano dirigido por el General Venustiano Carranza, el 24 de febrero de 1917, al gobierno salvadoreño de don Carlos Meléndez, consistente en un aeroplano armado y otro desarmado, como repuesto para el primero.

Los esfuerzos por crear nuestra aviación salvadoreña no fueron fáciles, y el joven Humberto Aberle lo sabía, quien hacía todo lo necesario porque se le permitiera hacer un vuelo

de exhibición para motivar a las autoridades de gobierno de la importancia de poseer aviación. Finalmente, Aberle es escuchado por el Mayor José Ascencio Menéndez, quien fungía como Director de la Escuela Politécnica Militar, quien vio en aquella insistencia el papel que desempeñaría la aviación no solo en el campo civil como transporte, sino que también como arma de guerra, es así que el 2 de mayo de 1920, en la hacienda Colima y en presencia de autoridades de gobierno se alzó el primer vuelo de prueba sobre El Salvador, siendo esta hazaña los orígenes de nuestra aviación militar.

Así, los años transcurrieron y el desarrollo de la aviación salvadoreña fue una realidad, con bajos y altibajos; accidentes aéreos, hazañas grandiosas e impulsos gubernamentales; el intrépido aviador Juan Ramón Munés, héroe Enrico Massi, mecánico don Belisario Salazar, mandatarios como los doctores Alfonso Quiñonez Molina y Pío Romero Bosque y altos jefes militares como los generales Maximiliano Hernández Martínez y José Tomás Calderón.

Vaya para ellos y muchos más, que con su visión de futuro hicieron realidad los sueños del pueblo salvadoreño de surcar los cielos cuzcatlecos y el mundo, el reconocimiento con toda justicia y el recuerdo ferviente que ilustran los primeros pasos de la aviación salvadoreña.

Coronel Adalberto Ernesto García Rivera
Jefe del Centro de Historia Militar y
Presidente de la Academia de Historia Militar
de El Salvador

I

ORÍGENES DE LA AVIACIÓN EN EL SALVADOR

1. El cóndor cuzcatleco.

A principios del siglo XX, aún era frecuente observar entre el azul del cielo y el suelo esmeraldino de Cuscatlán el vuelo majestuoso de la mayor de las catártidas centroamericanas: el Cuzcacuáuet o “Águila de collar”, conocida con los nombres vulgar y científico de Rey-zope y *Sarcoramphus papa*, respectivamente.

Su vuelo, a veces tranquilo y a veces raudo, pero siempre imponente y silencioso, incitaba a la imitación: ¡ay...! quien pudiera, como esa ave, volar en el espacio sin límites ni tiempo y rasgar sus horizontes iridiscentes en la locura humana de emular a Ícaro e iniciar la conquista del espacio aéreo no en globos ni dirigibles, sino en máquinas más pesadas que el aire.

Orville Wright (1871-1948) en un aparato construido por él y su hermano mayor Wilbur Wrigth (1867-1912) logró en un primer intento, en Kitty Hawk, Carolina del Norte, el 17 de diciembre de 1903, volar 170 metros en 12 segundos.

A esta primerísima hazaña de navegación aérea se sumaron, en 1906, los vuelos en aeroplano realizados por el brasileño Alberto Santos Dumont (1873-1932). Éste, en 1901, había construido un dirigible en el que voló desde el bosque de Saint Cloud (París) hasta la Torre Eiffel, cubriendo en 30 minutos una distancia de 11 kilómetros.

Finalmente, acicateaban los adelantos de la incipiente transportación aérea, las proezas de los héroes franceses y alemanes en la Gran Guerra (1914-1918).

Sin hacernos cómplices de la patraña relativa a que en El Salvador fue el prócer Domingo Antonio de Lara quien realizó el primer ensayo de aviación, en un aparato por él manufacturado y aprovechando una de las dos torres de la Iglesia de San Jacinto, el verdadero y autentico cóndor salvadoreño, el primer héroe de la aviación cuzcatleca, respondió al nombre de Humberto Aberle.

La invención apadrinada por el maestro Francisco A. Gavidia, palidece ante el esplendor de los hechos inmortales con que Aberle ilustró los primeros episodios de la navegación aérea, en esta sección de Centro América.

2. Antecedentes.

En mayo de 1912, según versiones tradicionales, los habitantes de San Salvador -ávidos de curiosidad y colmados de asombro- contemplaron aún incrédulos, el desplazamiento por los cielos de la capital de un aeroplano -gigantesca libélula- piloteada por el aviador francés monsieur Durafor. Se trataba de un aparato rudimentario que aterrizó en el Campo de Marte, escenario desde donde alzó nuevo vuelo, el día 5 de dicho mes y año, realizando varias acrobacias en honor del Presidente de la República Doctor Manuel Enrique Araujo (1854-1913); con las que demostró sus conocimientos y audacia.

3. Obsequio del Gobierno Mexicano.

El 24 de febrero de 1917 llegó a San Salvador una misión militar azteca enviada por el presidente de los Estados Unidos Mexicanos, General Venustiano Carranza (1859-1920) y presidida por el Coronel Alberto Salinas Carranza, Director de la Escuela de Aviación de México. Éste, en nombre de su Gobierno, entregó al Presidente de la República de El Salvador, ciudadano don Carlos Meléndez (1871-1953) un aeroplano armado y otro desarmado, cuyas piezas servirían para reparaciones del primero. Dichos aviones estaban destinados a la Escuela Politécnica Militar que en esos tiempos dirigía el coronel Alfredo Aguilar.

Así mismo hizo entrega de una estación Inalámbrica. Tanto ésta como las dos aeronaves llegaron al Puerto de Acajutla a bordo del cañonero “Jesús Carranza”.

El 7 de junio de 1917 un violentísimo terremoto y la erupción concomitante del volcán de San Salvador echaron al suelo los edificios y viviendas de la capital salvadoreña y de otras poblaciones comarcanas. En medio del siniestro, de las ruinas humeantes y de los “ayes” lastimeros de golpeados y heridos, el pueblo coreó los siguientes versos:

“Siete de junio,
noche fatal,
bailando tango
la capital
- ¿Quién te botó?
-Yo me caí,
por ir huyendo
del Jabalí”.

Esta dolorosa coyuntura fue aprovechada por el Coronel Alberto Salinas Carranza para organizar en México, el día 24 siguiente, unos vuelos de exhibición ante numerosa concurrencia a favor de los damnificados salvadoreños, en cuyo acto participaron los aviadores Salinas, Carranza, Venegas, Ruiz y Jiménez.

El Doctor Enrique Córdova, p., Ministro de Guerra y Marina, expresó en la “Memoria” que leyó ante la Asamblea Legislativa, en febrero de 1918: “Como una muestra de simpatía a la Escuela Politécnica, el Gobierno de la Nación mexicana tuvo la gentileza de obsequiarle un aeroplano”.

Este aparato fue recibido de los aviadores mexicanos por una comisión designada por el Ministerio de Guerra y, antes de hacer su entrega, los aviadores efectuaron varios vuelos ante los miembros de la citada comisión y muchas personas particulares en los llanos de la hacienda Colima”.¹

4. El Oficial Humberto Aberle.

Todo ser humano pareciera traer una misión que cumplir sobre la tierra y cuando ella es trascendente, entonces su titular adquiere el derecho de alternar en la memoria de sus compatriotas: Humberto Aberle es uno de ellos.

Este personaje, hijo del compositor napolitano Coronel Juan Aberle, autor de la música del Himno Nacional de El Salvador y hermano del malogrado Coronel Juan Enrique Aberle, nació en San Salvador el 10 de octubre de 1891, causó alta como cadete de la Escuela Politécnica Militar el 24 de octubre de 1906 y fue

¹ Diario Oficial, Tomo 84, número 50, de 28 de febrero de 1918.

registrado con el grado de Sub-Teniente en la Orden del 15 de octubre de 1908, que literalmente dice: “Comandancia General del Ejército: San Salvador quince de octubre de mil novecientos ocho. Servicio, Servicio: el de campaña. Habiendo sido por acuerdo de esta fecha, ascendidos al grado de Sub-Teniente del Ejército de la República los cadetes Pedro Hernández, Hermógenes Vargas, Carlos Mejía, Osmín Aguirre, Manuel González, Humberto Aberle, Rafael Aráuz, Marcelino Galdámez, Álvaro Antonio Calderón, Salvador Ochoa y Pedro Durán; según lo informa el Director de la Escuela Politécnica han cumplido con lo prescrito por el artículo 593 de la Ordenanza Militar, se les dará posesión de su nuevo grado y se les guardarán los honores correspondientes; debiendo los siete primeros, causar alta en la Escuela de Cabos y Sargentos, con el sueldo de su grado que se les ha conferido y baja en el primer establecimiento mencionado. (f) F. Figueroa. Orden de la Escuela Politécnica; San Salvador, octubre quince de mil novecientos ocho. 1) Oficiales de servicio para esta noche, los Tenientes don Federico Lemus y don Salvador Castaneda y para mañana el Sub Teniente don Joaquín Leiva (f) C. IBÁÑEZ C. Coronel Director, (f) MAX. H. MARTÍNEZ. Teniente Coronel Sub Director”².

Humberto Aberle, joven de brillante inteligencia, de esmerada educación y acrisoladas virtudes cívicas, lucía un porte distinguido y una agraciada presencia, con sus ojos celestes dirigidos apaciblemente hacia el cielo azul de Cuscatlán como queriendo escudriñar los arcanos de una inmensidad inconmensurable. En las aulas académicas figuró siempre por su dedicación al estudio

2 Facetas. Vol. 1 Número 6. Pág. 27. Dic. de 1939. Director de la revista: Dr. Rafael González Sol.

y a la investigación. Estaba dotado de un valor temerario y su sitio en la historia de El Salvador lo señaló, con el hecho de ser el primero de los salvadoreños que se empeñó en la conquista del espacio aéreo, en naves más pesadas que el aire. De él puede decirse, que jamás podrá morir realmente para los salvadoreños.

5. El memorable 2 de mayo de 1920.

A Humberto Aberle le tocó luchar contra un medio hostil e ignorante. Cuanta gestión realizaba, en sus empeños de activar la aviación salvadoreña, no encontraba más eco que la frialdad de la indiferencia. El osado oficial quería que se le entregara un viejo biplano para acondicionarlo y ocuparlo en un primer vuelo de exhibición, pero se le negaba. Sin embargo, otro salvadoreño ilustre como él: José Asencio Menéndez, a la sazón con el grado de Mayor y Director de la Escuela Politécnica Militar, con otra mentalidad y con una clara perspectiva del rol que desempeñaría la aviación, no sólo como medio rápido de transporte, sino también como arma de guerra, dio todo el apoyo para que el joven Aberle pudiera realizar, en la Hacienda Colima, a 46 kilómetros al Norte de San Salvador y propiedad de Don Francisco Orellana Valdez, el domingo 2 de mayo de 1920 y en presencia de un numeroso público que incluía a los Ministros de Guerra y Marina, Doctor Pío romero Bosque, y de Relaciones Exteriores, Doctor Juan Francisco Paredes, el primer vuelo de prueba, que inauguró en los anales de El Salvador, la protohazaña de la aviación militar de este país.

José Asencio Menéndez, el protector de Aberle en este despertar hacia una nueva era de las comunicaciones

internacionales, nació en Apaneca el 15 de septiembre de 1887, como hijo fuera de matrimonio, del ex-Presidente de El Salvador General Francisco Menéndez Valdivieso (1830-1890) e ingresó como Cadete en la Escuela Politécnica Militar el 3 de marzo de 1906. El grado de Capitán Mayor lo recibió el 7 de marzo de 1918 y con dicho grado castrense participó en los anteriores sucesos.

6. Relatos de la hazaña de Aberle.

El “Diario del Salvador”, dirigido por el literato Don Román Mayorga Rivas, en su edición del lunes 3 de mayo de 1920, expresó:

“He aquí un triunfo que es real y verdaderamente pone de realce al Teniente Humberto Aberle y abre a la Patria, una puerta, por donde en lo que respecta a la aviación, puede aparejarse a las naciones aventajadas”.

“Y tanto mayor es el triunfo del Teniente Aberle, cuanto que, amén de haber expuesto la vida en máquina imperfecta y lastimada, como lo era en la que voló, hubo de vencer grandes dificultades y sobreponerse a obstáculos que en otro ánimo hubieran determinado un fracaso decisivo, porque el Teniente Aberle ha tenido que luchar para obtener el biplano que no se le quería dar, captar la confianza que no se le tenía y hacer valer sus frutos de aviador experto y esforzado, que juntamente no se le quería conceder. Y cúmplenos manifestar aquí, que el Mayor y Director de la Escuela Politécnica, don José Asencio Menéndez, fue la sola y única persona, que interesada de corazón por el progreso de su patria y conociendo a fondo los méritos del

Teniente Aberle, puso empeño en que se le tomara en cuenta y se le prestara, sin vacilación alguna, toda suerte de apoyo que solicitaba”.

“A las siete de la mañana de ayer domingo, se efectuó la ascensión aérea del Teniente Aberle en los valles de la hacienda Colima”.

El “Diario Latino”, dirigido por el periodista salvadoreño don Miguel Pinto hizo, en igual fecha, el siguiente relato respecto al mencionado episodio:

“Ayer a las seis de la mañana tuvo verificativo en la hacienda Colima el vuelo en aeroplano, por el Teniente de la Escuela Politécnica, Humberto Aberle.

“Gran expectación reinaba en el público por presenciar el vuelo. La mañana se presentó brumosa y la atmósfera impregnada de niebla; había llovido torrencialmente. El motor del aparato falseaba, había inseguridad de triunfo para el aviador; sin embargo, se esperó que se despejara un poco la atmósfera. Numeroso era el público que presenciaba intranquilo, con zozobra; Aberle se revistió de una intrepidez admirable y a poco se vio funcionar la hélice y, a manera de entrenamiento, se alzo a unos doscientos pies, aterrizando espléndidamente. Luego arrancó de nuevo y se elevó a una altura considerable, poco más o menos unos mil pies e hizo evoluciones magistrales siendo entusiastamente aclamado y aplaudido”.

“El Teniente Aberle ha triunfado en su primer vuelo, no obstante las pésimas condiciones de la máquina; ha puesto

de relieve su valor y su competencia para la aviación. Con su triunfo está también el de la Escuela Politécnica y su competente Director que luchó tenazmente por llevar a cabo este vuelo, efectuado brillantemente el día de ayer y realizado a fuerza de perseverancia y de lucha”.

7. Informe oficial de la gran hazaña.

En la “Memoria” que leyó, el 21 de abril de 1921, en el recinto o Salón Azul del Palacio Nacional de San Salvador, el Ministro de Guerra y Marina Doctor Pío Romero Bosque, se consigna:

“Aviación: Los magníficos resultados obtenidos por el Capitán y aviador salvadoreño don Humberto Aberle, en los brillantes vuelos de ensayo con que de manera tan agradable nos sorprendió en las llanuras de la hacienda “Colima”, en la mañana del día 2 de mayo de 1920, hicieron que la Secretaría de Guerra concibiera la idea de establecer en el país la cuarta arma de los ejércitos modernos; pero las estrecheces económicas de la Hacienda Pública y otras muchas dificultades, la obligaron a posponer tan hermoso proyecto.

En esta oportunidad y por creerlo de estricta justicia, doy un voto de aplauso al señor Capitán Humberto Aberle y otro al señor (José Asencio) Menéndez, Director de la Escuela Politécnica Militar; al primero por la intrepidez y serenidad con que verificó los vuelos y al segundo, por la energía con que supo vencer los serios obstáculos que se oponían a que se llevaran a cabo aquellos vuelos”³.

3 “Diario Oficial”, tomo 90, número 89, de 21 de abril de 1921

8. El crimen de Tlaxcalatongo.

El asesinato ocurrido en Tlaxcalatongo, Puebla, México, el 21 de mayo de 1920 y perpetrado en la persona del General Venustiano Carranza, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, conmovió al pueblo salvadoreño y a su gobierno tan identificados con aquel Jefe de la insurrección constitucionalista que convocó al Congreso de Querétaro, cuya magna obra fue la Constitución mexicana de 1917, aun vigente.

Con motivo de tan fatal suceso, se emitió en El Salvador la ley que textualmente dice:

La Asamblea Nacional Legislativa de la República de El Salvador,

CONSIDERANDO:

Que al pueblo salvadoreño le unen con el pueblo mexicano nexos de solidaridad y simpatía, que se han venido robusteciendo por la comunidad de intereses y el cultivo de sus relaciones, hábilmente mantenidas por los hombres de Estado de ambos países.

Que uno de los mantenedores de dichas relaciones fue de manera remarcada el ilustre gobernante de la Nación Azteca, General don Venustiano Carranza, quien en varias ocasiones dio pruebas inequívocas de su aprecio por el pueblo cuzcatleco; y

Que es un deber de la Representación Nacional, interpretando los sentimientos del pueblo salvadoreño, hacer presente en esta vez, al Gobierno y Pueblo Mexicanos, sus sentimientos de condolencias con motivo del trágico fallecimiento del Presidente

constitucional de aquella nación amiga y hermana, General Venustiano Carranza.

POR TANTO, en uso de las facultades que la Constitución le confiere,

DECRETA:

Art. 1º.- Declarase duelo nacional, por el fallecimiento del General Venustiano Carranza, suspendiéndose con tal motivo, y por el término de tres días, las sesiones de la Asamblea, lo que se comunicará por medio de atento oficio al señor Ministro de los Estados Unidos Mexicanos en esta República⁴.

Art. 2º.- El presente decreto tendrá fuerza de ley desde el día de su fecha.

Dado en el salón de sesiones del Poder Legislativo. Palacio Nacional: San Salvador, a veintiocho de mayo de mil novecientos veinte.

Roberto Parker,

Presidente

Miguel A. Soriano,

1er. Srio.

Rafael Justiniano Hidalgo,

2º. Srio

Palacio Nacional: San Salvador, 31 de mayo de 1920.

Publíquese.

⁴ Diario Oficial, tomo 88, número 119, de 1 de junio de 1920

Jorge Meléndez

El Ministro de Gobernación,

Baltazar Estupinián.

El pueblo salvadoreño no olvidó nunca el obsequio que hiciera este ilustre Presidente mexicano del primer avión que poseyó nuestro país.

II

EL “RAID” TAPACHULA – SOYAPANGO.

1. Primer Piloto – Aviador Salvadoreño.

La indisputable primera hazaña del Capitán Humberto Aberle, el 2 de mayo de 1920, concretada a dominar el espacio aéreo sobre la hacienda “Colima”, con un aparato más pesado que el aire, fue proeza que contó con el estímulo y apoyo del Director de la Escuela Politécnica Militar, Mayor José Asencio Menéndez, el Gobierno de El Salvador y los altos mandos castrenses, al no tener otra opción que buscar los medios mas aparentes, para que el primero de los mencionados se perfeccionara en la ciencia y arte de la navegación aérea.

No obstante, la lipidia imperante en el Tesoro Nacional, el 13 de junio de 1921, Humberto Aberle ingresó en la calidad de Capitán primero, en la Escuela de Aviación de México, a donde fue enviado por el Gobierno de El Salvador para que se perfeccionara como piloto – aviador.

Relatando sucesos del año 1921, el Ministro de Guerra y Marina Doctor Pío Romero Bosque, en la “Memoria” que leyó en la Asamblea Legislativa el 31 de marzo de 1922, expresó lo siguiente: *“Aviación. Los vuelos de ensayos que el Capitán Humberto Aberle efectuó en mayo de 1920, hicieron pensar en que era tiempo de establecer en el país la quinta arma del ejército; pero como la situación económica no ha permitido que*

tan hermoso proyecto se lleve a cabo, apoyó al joven oficial en su iniciativa de emprender viaje a la ciudad de México y estudiar un curso completo de aviación en la Escuela Nacional de Aviación que el Gobierno mexicano tiene establecida en aquella capital.

Este oficial (Humberto Aberle) – justo es decirlo – hizo los gastos de viaje y se ha sostenido en la Escuela de Aviación de la capital de México, únicamente con el sueldo (acoto: miserable) que devengaba como Oficial agregado a la Escuela Politécnica Militar.

El cónsul de El Salvador en aquella propia capital, entrado ya el año que corre (acoto: 1922) – comunicó a esta Secretaría que el oficial salvadoreño a quien me refiero, había obtenido ya el título de Piloto Aviador”⁵.

2. Una audaz salvadoreña.

El 10 de octubre de 1921 una temeraria salvadoreña, Doña Violeta Guirola de Ávila, de quien se afirma que fue en El Salvador la primera mujer que aprendió a conducir automóviles, dio una nueva prueba de su temple y coraje.

En efecto, con absoluta sangre fría se montó en la cabina de un aeroplano y durante 20 minutos voló sobre la capital guatemalteca, ante el asombro e incredulidad inicial de sus amigos y del numeroso público congregados, en las calles y plazas, para presenciar el insólito espectáculo.

⁵ Diario Oficial, tomo 92, número 74, de 31 de marzo de 1922

3. Llega Luis Vendetti.

El 9 de febrero de 1922, San Salvador estuvo de fiesta, ya que fue transportado de la Estación del Ferrocarril de Occidente al Campo de Marte, el avión “Ansaldo”, desarmado, propiedad del aviador italiano Luis Vendetti.

El convoy de carretas chillonas que transitó por las calles de tierra y empedradas de nuestra capital, era acompañado de un séquito de cipotes que ayudaban a empujar los vehículos que transportaban las piezas del extraño aparato volador.

Mientras se armaba dicho aeroplano, como a la una de la madrugada del 16 de febrero de 1922, se alzó en armas una parte de la Compañía de Caballeros Cadetes de la Escuela Politécnica Militar, al mando del Subteniente e Ingeniero Isaías Araujo, quien años más tarde sería el autor de la “Teoría del sol frío”.

El conato revolucionario fue rápidamente controlado por el Ejército regular, en el paraje denominado “El Piñalito”, en el antiguo latifundio de San Diego, al norte de San Salvador. Los insurrectos opusieron una floja resistencia y luego huyeron despavoridos y en completo desorden. Nueve cadetes fueron hechos prisioneros y 20 lograron escapar hacia Honduras.⁶

El 22 de mayo de este mismo año ocurrió otro alzamiento militar contra la administración torpe e incapaz del señor Jorge Meléndez: *“la sublevación- dijo este mandatario – de algunos miembros de la Oficialidad del 6º Regimiento de Infantería,*

6 “Diario Oficial”, tomo 92, número 41, de 18 de febrero de 1922

acaudillados por el teniente Oliverio Cromwell Valle, quien se proclamó Presidente de la República”.jj⁷

Esta inestabilidad política, militar y económica hacía más compendiosos los avances de la aviación nacional; y la Escuela Politécnica Militar, que en su penúltima edición había sido fundada el 24 de agosto 1900, por el Presidente Gral. Tomás Regalado, fue suprimida el 17 de febrero de 1922, durante el susodicho Gobierno que presidió don Jorge Meléndez.

El 26 de febrero de 1922, Luis Vendetti realizó varios vuelos acrobáticos sobre la capital de los salvadoreños, en el postrero de los cuales su aparato volcó y el piloto europeo resultó muy seriamente dañado. El 26 de marzo siguiente, repitió los vuelos acrobáticos y por segunda vez en el aterrizaje se rompió el aparato.

4. Arribo de dos aviadores franceses.

A principios de junio de 1922 ya se hallaban en El Salvador los aviadores galos Teniente Luis Fremont y Edgart Jeanneau, quienes anunciaron que harían viaje entre la capital y la ciudad de Guatemala, en un aparato marca “Caudron G-3” y en el tiempo record de dos horas y media. El 7 de agosto siguiente cumplieron con su anuncio y el “Caudron G-3” hizo victorioso aterrizaje en la finca Venecia.

Empero, este empeño no prosperó ante la ausencia de pasajeros en los improvisados llanos de aterrizaje de San Salvador y Guatemala.

7 “Diario Oficial”, tomo 92, numero 114, de 23 de mayo de 1922

5. El 16 de diciembre de 1922.

El Capitán Humberto Aberle retornó al caro suelo de la patria ya graduado en México de Piloto Aviador, y cargado de conocimientos, experiencias y merecimientos.

Después de la gloriosa hazaña precursora del 2 de mayo de 1920 en la Hacienda “Colima”, inolvidable en los fastos de El Salvador, el intrépido y visionario piloto aviador Capitán Humberto Aberle culminó el 16 de diciembre de 1922 el histórico vuelo, sin escala, sin compañía y de seis horas agotadoras de duración entre Tapachula (México) y la finca “Venecia”, jurisdicción de Soyapango (El Salvador), es decir, el mayor y mas temerario “raid” hasta entonces escenificado en Centro América.

El atrevido aviador salvadoreño aterrizó al filo del mediodía, en el mencionado latifundio propiedad de la pudiente familia de los Meléndez, fatigado por tan larga jornada en la cual no faltaron fuertes vientos encontrados; pero orgulloso y feliz de llegar a término con su aparato marca Lincoln Standard, de 60 caballos, que había bautizado con el nombre de “El Salvador”.

La expectación era grande y el júbilo indescriptible cuando en lontananza se perfiló la silueta del aeroplano del Capitán Humberto Aberle, cual si fuese un “Águila de Collar” o Cuzcacuáuet. La aeronave se aproximaba cada vez más; todo era alegría; pero en los momentos de posarse el aparato sobre la improvisada pista sufrió graves desperfectos a causa, principalmente, de que ya no había combustible en el tanque del avión y, por lo tanto, no pudo maniobrar convenientemente el célebre piloto aviador.

Aberle, osado y valeroso, controló finalmente la situación; pero sufrió un “serio golpe” que no aminoró ni su entusiasmo por la navegación aérea ni su empeño por disfrutar los honores que le conferían el pueblo y el gobierno de El Salvador.

En efecto, una delirante multitud, orgullosa de su compatriota, recibió al héroe cuzcatleco y, tanto sus compañeros de armas y admiradores como el público en general, contribuyeron moral y económicamente para la reparación de su vehículo aéreo, “El Salvador”. Ellos, además, en un gesto vivificante por su alto contenido cívico, pidieron que a tan audaz salvadoreño se le honrara con la medalla del Mérito Militar.

El 21 de diciembre de 1922 Humberto Aberle, con una clara percepción del porvenir, sugirió la creación de una Escuela de Aviación Nacional.

A principios de 1923 ingresaron en el país, desarmados y con procedencia de Europa, vía puerto de La Libertad, cinco o siete aeroplanos de los más modernos, los cuales fueron puestos al servicio público por una incipiente “Sociedad Anónima de Aviación”.

Tales aviones los adquirió el Estado y con ellos se fundó, el 24 de febrero de 1923, la Escuela Militar de Aviación, la cual empezó a funcionar en casa de Doña Josefina v. de Uriarte.

En esta Escuela ingresaron como alumnos Juan Ramón Munés, Jacinto Bondanza, Ricardo Aberle y otros compatriotas, unos para graduarse de Piloto Aviadores y otros como mecánicos de aviación.

III.

FLOTILLA AÉREA SALVADOREÑA

1. Una gloria y una fama... que no mueren.

El primer vuelo del Teniente Humberto Aberle en la Hacienda “Colima”, el 2 de mayo de 1920 y su increíble y electrizante “raid” sin escalas ni compañía desde Tapachula (México) hasta Soyapango (El Salvador), el 16 de diciembre de 1922, atestiguan inequívocamente la gloria y la fama inmarcesibles y la incuestionable heroicidad que acreditan al indiscutible pionero de la navegación aérea en el Salvador.

A su nombre, gloria y fama se asocia la figura patricia del entonces Mayor y después Coronel del Ejército don José Asencio Menéndez, patrocinador de la primera proeza aérea nacional en concepto de Director de la Escuela Politécnica Militar y quien nunca puso en duda que estaba próxima la hora en que se incorporaría a las armas tradicionales del Ejército: Infantería, Caballería y Cuerpo de Ametralladoras, una quinta: la Aviación Militar.

2. Toda una leyenda: Massi.

Casi al mismo tiempo de la fundación de la Escuela Militar de Aviación, el 24 de febrero de 1923, arribaba en su aeroplano a la capital salvadoreña y con procedencia de Tegucigalpa (Honduras), un joven y apuesto aviador italiano: Enrico Massi.

El 5 de marzo de 1923, este célebre piloto deslumbró a los

capitalinos volando sobre los techados de San Salvador y, sobre todo, verificando a mayor altura una serie de maniobras aéreas o acrobacias verdaderamente atrevidas y espeluznantes, las cuales constituyeron parte de los festejos de la asunción al poder del Presidente Doctor Alfonso Quiñónez Molina.

3. Fundación de la F. A. S.

La presencia en nuestro país de un aviador tan distinguido y fogueado en la Gran Guerra como Enrico Massi y de una extraordinaria capacidad como instructor de aviación determinaron que, el 20 de marzo de 1923, el Doctor Alfonso Quiñónez Molina, designado por Raúl y Manuel Andino “La Esfinge de Cuscatlán”, emitiera un Decreto Ejecutivo, conjuntamente con su Ministro de la Guerra Doctor Pío Romero Bosque, creando la “Flotilla Aérea Salvadoreña” protoplasma de esa nueva arma del Ejército de El Salvador.

El decreto de erección respectivo, dice así:

“El poder Ejecutivo de la República de El Salvador, CONSIDERANDO: que es conveniente fomentar la aviación en el país, como un principio o base para establecer más tarde esta arma en el Ejército, en uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA:

Art. 1º.- Con los elementos de aviación que actualmente posee el Gobierno, se crea la “Flotilla Aérea Salvadoreña”, cuyo personal figurará en el escalafón especial.

Art. 2º.- El jefe de la Flotilla Aérea que se nombre será el encargado de proponer al Ministerio de la guerra todo lo concerniente a la organización de la misma, presupuesto, asignación de sueldos, nombramientos, altas y bajas.

Art. 3º.- Para la instrucción del personal de la Flotilla se formarán cursos especiales, que se desarrollan solamente cuando fuere necesario.

Art. 4º.- El Jefe de la Flotilla propondrá al Ministerio los programas de los cursos a que se refiere el artículo anterior y los reglamentos y demás disposiciones necesarias al fin de que se trata.

Art. 5º.- El material de la aviación perteneciente a empresas o particulares estará bajo el control del Ministerio de la Guerra, de conformidad con el reglamento que al efecto se dicte.

Dado al Palacio Nacional: San Salvador, a los veinte días del mes de marzo de mil novecientos veintitrés⁸.

Alfonso Quiñónez M.

El Ministro de la Guerra,

P. Romero Bosque.

Desde luego, la histórica “Flotilla Aérea Salvadoreña” se confió a la Jefatura del Capitán Aviador Humberto Aberle e ipso facto se contrató a Enrico Massi, sin dilación posible, como primer instructor de aviación de la incipiente Fuerza Aérea de El Salvador.

8 Diario Oficial, tomo 94, número 67, de 21 de marzo de 1923.

Cuatro días mas tarde en la finca “Venecia” y en la proximidad de la pista de aterrizaje del improvisado aeródromo, se reunió una selecta concurrencia para presenciar todas las peripecias que Enrico Massi llevaría a cabo con su aparato. La exhibición constituyó todo un éxito.

4. Inspectoría del Arma de Ingeniería y Aviación Militar.

Por Decreto Ejecutivo, del 11 de mayo de 1923, se reorganizó la Inspección General del Ejército, creando para un General, Coronel o Teniente Coronel el cargo de “Inspector del Arma de Ingeniería y Aviación Militar”.

El texto de este importante documento es el siguiente:

“El Poder Ejecutivo de la República de El Salvador,

CONSIDERANDO: que es de urgente necesidad el funcionamiento de la Inspección General del Ejército e Inspecciones de las Armas, sobre bases que promuevan el mejoramiento constante de la instrucción y preparación militar técnicas, según las orientaciones del moderno arte de la guerra, lo cual exige por Ley la reforma de los reglamentos tácticos y demás materias militares didácticas armonizándolas con el principio de enlace en las armas tácticas, como garantía de eficiencias para la acción, en uso de sus facultades constitucionales

DECRETA:

Art. 1º.- Organízanse, para fines técnicos y administrativos, la Inspección General del Ejército e Inspecciones de Armas, de la manera siguiente:

1- General de División o de Brigada, Inspector General del Ejército.

1- General de Brigada, Coronel o Teniente Coronel, Inspector del Arma de Infantería.

1- General de Brigada, Coronel o Teniente Coronel, Inspector del Arma de Artillería.

1- General de Brigada, Coronel o Teniente Coronel, Inspector del Arma de Caballería.

1- General de Brigada, Coronel o Teniente Coronel, Inspector de Ingeniería y Aviación Militar.

1- General de Brigada, Coronel o Teniente Coronel, Inspector de Ametralladoras.

Art. 2º.- El personal de Inspectores, bajo la presidencia del Inspector General, constituirá consejo, que se denominará Consejo de Instrucción. El Jefe Inspector de menos antigüedad en el grado actuará como secretario.

Art. 3º.- Bajo la Presidencia del Inspector de cada Arma funcionará una Comisión Militar Técnica, para conocer de las reformas del respectivo Reglamento Táctico u otros asuntos de vital importancia para el Arma. Los miembros de esta comisión –en número que fijará el Inspector General y cuya colaboración periódica será voluntaria– recibirán su nombramiento del Ministerio de la Guerra.

La actuación de los colaboradores será anotada en la respectiva Hoja de Servicios, haciéndose citación en la Orden General del

Día según la importancia que el Inspector General del Ejército atribuya a la colaboración.

Art. 4º.- El Ministerio de la Guerra nombrará el personal subalterno de los Inspectores; asignará los emolumentos de todos los personales y dotará de lo necesario para el funcionamiento de las respectivas oficinas.

Art. 5º.- Los servicios del Inspector General y de los Inspectores de las Armas serán incompatibles en los de otros cargos militares, con mando de tropas.

Art. 6º.- Un Reglamento especial regulará el servicio del Inspector General del Ejército, de los Inspectores de las Armas y de las Comisiones de cada Arma. Este Reglamento deberá ser presentado al Ministerio de la Guerra por el Inspector General, a más tardar dentro de treinta días, después de expedidos los respectivos nombramientosº.

Dado en el Palacio Nacional. San Salvador, a los once días del mes de mayo de mil novecientos veintitrés.

Alfonso Quiñónez M.

El Ministro de la Guerra,

P. Romero Bosque.

9 Diario Oficial, tomo 94, número 107, de 11 de mayo de 1923.

5. Reglamento para la Aviación Civil.

No cabía duda alguna respecto al hecho notorio de que los espacios aéreos con fines estrictamente militares requerían un ordenamiento jurídico. La Administración Quiñónez-Molina no solo creó la “Flotilla Aérea Salvadoreña” (FAS), sino también reconoció como una nueva Arma del Ejército de El Salvador a la Aviación Militar.

Por otra parte, la conquista de las rutas aéreas comerciales con aparatos más fuertes, confiables y de mayor caballaje, gracias a los avances sorprendentes de las ciencias y de la tecnología, hizo comprender la imperiosa necesidad de emitir un conjunto de disposiciones que normaran a la Aviación Civil.

Así se emitió el Decreto Ejecutivo de 17 de mayo de 1923 conteniendo el “Reglamento de la Aviación Civil” cuyo texto es como sigue:

“El Poder Ejecutivo de la Republica de El Salvador, en uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA:

El siguiente “Reglamento para la Aviación civil”

Art. 1º.- La Aviación Civil estará controlada por el Ministerio de Guerra.

Art. 2º.- Se considera como Aviación Civil, la de toda aeronave que no pertenezca al servicio del Ejército de la República y que sea de propiedad de personas particulares, compañías o empresas nacionales o extranjeras.

Art. 3°.- En caso de guerra, rebelión o sedición o intentona revolucionaria del exterior, la Aviación Civil quedará de hecho a las órdenes del Ministerio de Guerra, para ser usada por éste a su entera satisfacción.

Art. 4°.- El dueño de aeronave se presentará a la Sección de Aviación del Ministerio de la Guerra, a registrar su aparato en el libro correspondiente, debiéndosele dar un número que ostentará en el timón de dirección.

Art. 5°.- El dueño de toda aeronave será responsable, directamente sin lugar a excepciones, de los daños de su aparato por cualquier accidente o imprudencia en la propiedad ajena.

Art. 6°.- Todo individuo que desee efectuar vuelos se presentará a la Sección de Aviación del Ministerio de Guerra, a presentar los documentos que lo acrediten como aviador, aceptándose aquellos que procedan de los obtenidos y concedidos por las autoridades militares de todas las naciones y los concedidos por el Club Aéreo de los Estados Unidos (de América) y sus agentes.

Art. 7°.- Para efectuar vuelos se deberá pedir por escrito el permiso necesario al Ministerio de la Guerra por medio de la Sección de Aviación del mismo, quien lo otorgará siempre que el solicitante hubiere llenado todas las formalidades del presente Reglamento.

Art. 8°.- Para que un aeroplano pueda hacerse al aire deberá ser inspeccionado por el Jefe de la Sección de Aviación del Ministerio de la Guerra o por un Oficial del Ejército designado al efecto, quien le dará el zarpe después que se haya reconocido que el aparato está en buenas condiciones de vuelo y que no conduce

pasajeros, mercaderías, materiales de guerra, sin un permiso especial y escrito otorgado por el Ministerio de la Guerra.

Art. 9º.- El Ministerio de la Guerra no será responsable por aeroplanos que, por concesión especial, se les permitan permanecer en los campos de aviación de su dependencia, y la buena conservación de ellos será de la incumbencia del dueño y no dará lugar a reclamaciones en ningún caso.

Art. 10.- Para efectuar vuelos debe anotarse en la referida solicitud, de donde y hacia donde se verificarán, su probable duración, el rumbo a seguir. Los pasajeros deberán tener el permiso necesario por escrito para embarcarse en una aeronave.

Art. 11.- Se prohíbe volar sobre ciudades fortificadas y reductos militares.

Art. 12º.- Después de verificado un vuelo, se deberá enviar a la Sección de Aviación del Ministerio de la Guerra, un parte firmado por el piloto, dando todos los datos del vuelo, como hora de salida, altura tomada, rumbo, hora de llegada, aparato empleado, accidentes ocurridos y sus causas aparentes, etc.

Art. 13º.- El Ministerio de la Guerra se reserva el derecho de conceder o no el permiso para efectuar vuelos, cuando así lo juzgue conveniente sin que esto pueda dar lugar a reclamaciones de ninguna especie.

Art. 14º.- Queda prohibido volar sobre la ciudad de San Salvador, sin un permiso especial, concedido por el Ministerio de la Guerra y por conducto de la Sección de Aviación.

Art. 15°.- Queda prohibido volar sobre ciudades o poblados de importancia a menos de mil quinientos metros de altura.

Art. 16°.- Para efectuar vuelos sobre ciudades, se tomará siempre en cuenta que, en caso de parada de motor, debe tenerse altura suficiente para planear a un campo de aterrizaje.

Art. 17°.- Queda prohibido penetrar o salir del territorio salvadoreño sin permiso especial del Ministerio de la Guerra, concedido por medio de la Sección de Aviación del mismo, y no se podrá volar a más de dos kilómetros de la frontera del país.

Art. 18°.- No se podrá conducir en aeroplano sin la licencia respectiva, correspondencia, mercaderías o artículos de ninguna especie salvo el equipaje de los aviadores y pasajeros, pero siempre sujetos a la inspección de los agentes aduanales del Gobierno, a efecto de hacer pagar a sus dueños los derechos de importación o exportación a que estén afectados.

Art. 19°.- A bordo de las Aeronaves no será permitido el transporte de armas, municiones, explosivos, palomas mensajeras y productos monopolizados por el Estado, sin un permiso especial y por escrito del Ministerio de la Guerra por conducto de la Sección de Aviación del mismo.

Art. 20°.- El piloto de cualquier aeronave, está obligado a efectuar las maniobras de aterrizaje en el campo más cercano a las señales de tierra que así lo exijan y que procedan de las autoridades competentes, poniendo el aparato a su disposición para asegurarse de su seguridad.

Art. 21º.- Toda aeronave que vuele sobre territorio nacional, deberá utilizar los aeropuertos del Estado y no podrá usar campos privados, sin previo permiso del Ministerio de la Guerra por conducto de la Sección de Aviación.

Art. 22º.- El Ministerio de la Guerra se reserva el derecho de poner en propiedades privadas, las señales necesarias para la orientación, siempre que no perjudiquen la propiedad en cuestión.

Art. 23º.- Para los demás efectos no previstos en el presente reglamento, se atenderán las partes interesadas a las leyes y reglamentos que rigen para las empresas similares en carácter de tráfico.

Art. 24º.- La falta de cumplimiento del presente reglamento será motivo para retirar el permiso para efectuar vuelos a la persona o personas que lo hayan infringido.

Art. 25º.- Este reglamento estará sujeto a modificaciones, siempre que así lo juzgue conveniente el Ministerio de la Guerra, con la mira de ayudar al desarrollo de la Aviación Civil en el país.

Dado en el Palacio Nacional, San Salvador, a los diecisiete días del mes de mayo de mil novecientos veintitrés¹⁰.

Alfonso Quiñónez M.

El Ministro de la Guerra,

P. Romero Bosque.

Por el Decreto Ejecutivo, de 16 de agosto de 1923, se dispuso

10 Diario Oficial, tomo 94, número 116, de 22 de mayo de 1923.

que en el Reglamento de Aviación Civil, el Art. 15 quedara como inciso segundo del Art. 14 y que el Art. 15 tuviese la siguiente redacción: “Art. 15.- Los aeroplanos del Ejército, en ningún caso podrán usarse, sino es para fines puramente militares e instructivos y sólo por el personal de aviación militar.”¹¹

6. Honores a Aberle.

Reseñando sucesos de 1923, el doctor Alfonso Quiñónez Molina expresó en su “Mensaje” al pueblo salvadoreño, el 15 de febrero de 1924, lo siguiente: “Siendo de todo punto conveniente desarrollar la aviación en el país, con propósitos tanto militares como comerciales, el Ejecutivo decretó con fecha 21 de marzo (de 1923), como primer paso a una finalidad, la creación de la **Flotilla Militar Salvadoreña** y se designó como Jefe de ella al aviador Capitán Humberto Aberle.

Este joven militar dio pruebas de su pericia y gran entusiasmo por el ramo, al hacer con toda felicidad la travesía de Tapachula (México) a San Salvador, atrevida hazaña que la autoridad superior supo premiar, confiriendo al Capitán Aberle, después de cumplidos los trámites legales, la medalla de Cuarta Clase del Mérito Militar.”¹²

Esa condecoración, le fue impuesta al Capitán Aviador Humberto Aberle el 3 de mayo de 1923.

Por su parte, el Ministro de la Guerra Doctor Pío Romero

11 Diario Oficial, tomo 95, número 187, de 20 de agosto de 1923.

12 Diario Oficial, tomo 96, número 39, del 15 de febrero de 1924.

Bosque en la “Memoria” de esa Secretaría de Estado, correspondiente a 1923 y presentada a la Asamblea Legislativa el 3 de marzo de 1924, espetó: “Sección de Aviación”. Nadie es capaz de negarle a la aviación su importancia en la época presente; se dijera que la capacidad económica y el progreso material de los países se miden actualmente por la amplitud de sus servicios aéreos, así militares como comerciales.

En esa creencia y con el objeto de fomentar y despertar el entusiasmo por la aviación en el país la Secretaría de mi cargo decretó la creación de una Flotilla Aérea Salvadoreña, y nombró como Jefe de ella al Capitán y aviador Humberto Aberle, quien ha dado muestras de ser un experto piloto.

Y como los propósitos de la Secretaría son los de fomentar la aviación civil y formar aviadores militares, ha reglamentado el ejercicio de la primera y la enseñanza y servicio de los segundos, de manera que en todo momento estarán – aquella y estos – bajo el control y la cercana vigilancia del Gobierno.

Con las aeronaves y demás elementos de aviación con que hoy se cuenta, se ha dado principio a realizar los propósitos de que os hablo; y fuera del personal secundario que está al servicio de la Sección de Aviación, en las cercanías de la población de Ilopango se ha preparado el campo de aterrizaje, extenso y amplio y se han construido los hangares y dependencias necesarias.”¹³

13 Diario Oficial, tomo 96, número 53, de 3 de marzo de 1924.

7. Reglamento del Curso Militar de Aviación.

Asimismo, la Aviación Militar requería de un cuerpo de disposiciones sobre dotación y organización, obligaciones y atribuciones de los instructores, plan de estudios, bajas, disposiciones generales, pensiones y funerales.

Todo esto se consignó en el Decreto Ejecutivo emitido el 27 de junio de 1923 por el Presidente de la República Doctor Alfonso Quiñónez Molina y su Ministro de Guerra y Marina Doctor Pío Romero Bosque. Su texto es el siguiente:

“El Poder Ejecutivo de la República de El Salvador, en uso de sus facultades constitucionales, DECRETA el siguiente REGLAMENTO DEL CURSO MILITAR DE AVIACIÓN.

CAPITULO I.

Dotación y Organización

Art. 1º.- El Curso Militar de Aviación constará de:

Una Plana Mayor:

Un curso Teórico:

Un curso Práctico:

Art. 2º.- La Plana mayor se compondrá:

- a) De un Comandante o Director (de Capitán arriba)
- b) De un 2º Jefe y Pagador (de Capitán arriba)
- c) De un Ayudante (Teniente o Capitán)

- d) De un Jefe Mecánico e Instructor (Teniente o Capitán)
- e) De un Cirujano
- f) De los profesores nombrados por el Ministerio de Guerra a propuesta del Comandante; y
- g) Del personal de empleados y servidumbre que requiera el régimen interno del establecimiento.

Art. 3º.- El Curso Militar de Aviación, por de pronto, constará de un Escuadrón Aéreo de seis alumnos divididos en dos escuadrillas de tres cada una.

El Escuadrón se compondrá:

- a) Un Comandante de Escuadrón. - será el alumno más antiguo del arma de que proceda.
- b) Dos Comandantes de Escuadrilla. - Serán los dos mas antiguos siguientes.

Art. 4º.- A la terminación de sus estudios los alumnos pasaran a formar el personal de Oficiales que compondrá la “F. A. S.” con la antigüedad con que hubieren obtenido sus títulos de Pilotos Aviadores Militares, los cuales se les extenderán según la aptitud y competencia que hubieren demostrado durante sus estudios, para lo cual se tomará en cuenta las notas obtenidas en todos sus exámenes.

Art. 5º.- Los alumnos, instructores y demás personal, se presentarán al lugar de prácticas o estudios a las 8 y 30 a.m. y se

retirarán a sus domicilios particulares después de haber terminado los trabajos del día. Los domingos, salvo orden expresa, no habrá prácticas de ninguna especie.

Obligaciones y atribuciones

Art. 6°.- Del Comandante del Curso Militar de Aviación:

a) Las que en orden a disciplina y administración confiere la Ordenanza General del Ejército y Reglamentos Militares vigentes a un coronel Comandante de Regimiento.

b) Distribuir la instrucción teórica y práctica que desarrollan los alumnos.

c) Dirigir económicamente el Establecimiento;

d) Conceder permiso a los oficiales y profesores, hasta por ocho días; hasta por quince días, a los alumnos; y hasta por veinte, a los empleados y tropa;

e) Presenciar los exámenes Teórico – Prácticos en los diferentes períodos.

f) Examinar personalmente a los alumnos de Curso P. A. M. antes que se presenten a la comisión nombrada por el Ministerio de la Guerra para los exámenes finales y formar parte de éstos.

g) Entrenar a los alumnos en cualquier parte de su instrucción de vuelo, siempre que hubiere necesidad;

h) La supervigilancia del cuerpo de profesores, instructores e intervenir en el cumplimiento de los programas de estudios.

Art. 7º.- Del 2º Jefe y Pagador:

a) Las que en orden, disciplina y administración confieren la Ordenanza General del Ejército y Reglamentos Militares vigentes a los 2º s. Jefes de Regimiento y además, las que tienen los pagadores del Ejército y reemplazará al Comandante del Curso en ausencia de éste, en todas las atribuciones de aquél que no sean profesionales de aviación.

Art. 8º.- Del Ayudante;

a) Conservar y dirigir la oficina y archivo del Curso con la documentación de los estudios y en general del Establecimiento;

b) Le corresponde mandar con las facultades de Comandante de Compañía, al personal de empleados, tropa y servidumbre del Curso y además, copiar la Orden General del día y dictar la Orden del Establecimiento.

Art. 9º.- Del Comandante de Escuadrón:

a) Las que la Ordenanza General del Ejército y Reglamentos Militares vigentes le confieren al Comandante de Compañía;

b) La supervigilancia de los alumnos y Comandantes de Escuadrilla a sus órdenes;

c) Responder ante sus instructores de la educación e instrucción teórica y práctica, de la disciplina y administración de su respectivo escuadrón;

d) Cooperar directamente en las obligaciones de los alumnos en relación con sus estudios.

Art. 10º.- De los Comandantes de Escuadrilla:

a) Las que por la Ordenanza General del Ejército y Reglamentos Militares vigentes se confieren a un oficial subalterno, Comandante de Sección;

b) Vigilar los estudios teóricos y prácticos de su respectiva Escuadrilla, según las órdenes y programas dictados por el Comandante de Escuadrón;

c) Velar por la moral, educación. Instrucción y buen aprovechamiento de los alumnos a sus órdenes.

Art. 11º.- Del Cirujano:

a) Las que le confieren el Reglamento de Sanidad y la Ordenanza General del Ejército;

b) Informar sobre las condiciones físicas y estado de salud de los alumnos;

c) Presentarse diariamente al campo de prácticas a la hora indicada por la Comandancia del cuerpo;

d) Presentarse al campo de aviación a cualquier llamado.

Art. 12º.- De los profesores:

a) El Curso Militar de Aviación tendrá profesores militares y civiles, los que dependerá directamente de la Dirección o Comandancia.

Art. 13º.- Las clases militares estarán a cargo de los oficiales del Ejército, en lo posible de la dotación del Curso Militar de Aviación.

Los profesores militares desarrollarán sus respectivas materias de conformidad a los programas dictados por la Dirección del Curso, los cuales se someterán a la aprobación del Ministerio.

Art. 14º.- Las clases de CC. y LL. serán desempeñadas por profesores civiles quienes desarrollarán sus respectivas materias de conformidad a los programas sancionados por la Dirección del Curso.

Art. 15º.- Los profesores civiles, aunque son superiores a los alumnos dentro y fuera del establecimiento, no tienen facultades disciplinarias, limitándose a dar cuenta en el libro respectivo (Libro de Profesores) de las faltas cometidas por los alumnos.

Art. 16º.- En el desempeño de sus funciones, los profesores se ceñirán a las prescripciones siguientes:

1) La duración de las clases serán de 50 minutos. Cada clase principiará inmediatamente que los alumnos entren al salón de clases y terminarán al anuncio respectivo;

2) Los profesores que por cualquier causa no pudieren asistir a clase, lo avisarán así a la dirección del Curso, por escrito y con debida anticipación;

3) Cuando un alumno cometiere una falta grave, el profesor enviará una nota a la Comandancia del Curso, explicativa del caso acontecido;

4) Llevará una lista de los cadetes para calificarlos diariamente. El aprovechamiento de los alumnos se apreciará por

las notas. Estas serán de 0 a 10 entendiéndose la nota 5 como suficiente, la de 10 como sobresaliente y la de 0 como pésima; las notas intermedias servirán para graduar las pequeñas diferencias.

5) Semanalmente pasarán los profesores estas listas a la Comandancia;

6) Pedirán por escrito a la Dirección, todos los útiles y elementos que necesiten para sus clases;

De los instructores

Art. 17º.- Los instructores extranjeros tendrán grados asimilados en el Ejército para mejor desempeño de sus obligaciones, de carácter de instrucción y disciplina.

Art. 18º.- Serán habidos y tenidos en el Curso Militar de Aviación como Tenientes o Capitanes asimilados del Ejército y tendrán las obligaciones y atribuciones siguientes:

1) Las que les confiere en el orden y disciplina la Ordenanza General del Ejército y Reglamentos Militares vigentes, como Comandantes de Unidades (Capitán de compañía) y por consiguiente son superiores de los comandantes de Escuadrón, Escuadrilla y alumnos.

2) La instrucción teórica – práctica que les haya sido designada por la dirección del Curso.

3) Serán responsables ante la Dirección del Curso, tanto de la disciplina de los diferentes grupos encomendados a su dependencia, como de la instrucción teórica – práctica de los mismos.

4) Harán llevar a cada alumno una libreta de vuelos en la que el Jefe del campo anotará: tipo del aparato, su número, hora de salida, altura hecha, hora de llegada y diferentes anotaciones como clase de trabajo hecho, tiempo empleado etc. Y deberán firmar todos los días dicha libreta después de los vuelos practicados.

5) Llevarán una libreta con el nombre de los alumnos encomendados a su instrucción, en las que asentarán las calificaciones que crean que merecen por su aprovechamiento cada alumno, debiendo para esto, seguir el mismo método que usaren los profesores de CC. y LL.

6) De acuerdo con la Dirección, elaborarán los programas durante las diferentes etapas del entrenamiento, según el plan que se ha adoptado para la práctica y tendrán que sujetarse estrictamente a estos programas.

7) Pasarán a la Dirección del Curso estos programas, un día antes de empezar a cumplir con ellos y darán parte inmediatamente, siempre que algún alumno haya obtenido la nota 0.

8) Formarán parte de los jurados, siempre que para ellos fueren nombrados por orden superior.

9) Dependerán directamente como Comandantes de Unidad, del Comandante del Curso.

10) Tendrán obligación, como Comandantes de Unidad, de efectuar vuelos siempre que así fuere ordenado por la autoridad superior.

Facultades disciplinarias

Art. 19.- Los castigos se aplicarán de conformidad con la Ordenanza General del Ejército, con este reglamento y con el Código de Justicia Militar. A los Oficiales se les pondrá imponer los castigos siguientes:

- a) Amonestación simple y reservada o en presencia de un superior.
- b) Amonestación seria (en presencia de los demás oficiales)
- c) Amonestación grave por orden del Curso
- d) Arresto en el Curso
- e) Arresto a un regimiento de la Capital a solicitud del Director al Comandante de aquél.

Art. 20.- Tienen facultad para castigar a los alumnos:

- 1) Los Comandantes de la Escuadrilla 1 hora en el Curso, después de la hora de salida.
- 2) El Comandante de Escuadrón: arrestar de 1 a 6 horas en el Curso, después de la hora de salida.
- 3) Los instructores darán parte al director, pero podrán imponer 12 horas de arresto en el Curso.
- 4) El 2º Jefe, todos los anteriores, desde el numero primero y hasta 24 horas de arresto en el Curso.
- 5) El Director podrá imponer todos los castigos comprendidos en estos títulos y además los siguientes:

a) Arresto por tiempo discrecional hasta 30 días.

b) Expulsión del curso, previo conocimiento y autorización del Ministerio de Guerra.

6) El ayudante tendrá las mismas facultades disciplinarias que un Comandante de Compañía, con relación al personal de tropa y empleados a sus órdenes.

Plan de Estudios.

Art. 21.- El Curso Militar de Aviación se compondrá de dos Cursos: Teórico y Práctico.

Art. 22.- El Curso Teórico comprenderá:

a) Dibujo Militar del Arma, orientación, glosario y nomenclatura del aeroplano, comunicaciones, táctica del Arma, Geografía de Centro América, motores de explosión, ensamblaje, mecánica, motores fijos y rotativos, topografía aplicada al Arma, reglaje del tiro de artillería, observación y bombardeo.

Art. 23.- Las materias comprendidas en el Curso Teórico-Práctico, serán extendidas ampliamente después y durante la permanencia de los Oficiales titulados que formen la F. A. S.

Art. 24.- el plan de Estudios del Curso estará sujeto a modificaciones siempre que así se juzgue conveniente, pero teniéndose siempre en vista la índole del profesional de los estudios del establecimiento.

Art. 25.- El Curso Práctico comprenderá tres Cursos:

- a) Curso Preliminar, por abreviatura C. P.
- b) Curso para Título de Piloto T. P.
- c) Curso Título de Piloto Aviador Militar P. A. M.

Art. 26.-El Curso Preliminar estará exclusivamente a cargo de un solo instructor, quien será responsable de la buena marcha del mismo. Comprenderá vuelo normal, viraje derecha e izquierda, volplané, aterrizaje con y sin motor, figuras “ocho” en series de cinco, aterrizaje a la marca.

Art. 27.- Para el T. P., espirales de derecha e izquierda, viraje a cuatrocientos grados, 25 aterrizajes a la marca sin motor, Escuela Gos Port: rueda de carro, looping, barrenas, regresiones, derrapadas, vuelos de altura, minimun 10,000 pies.

Art. 28.- Este curso estará a cargo de un solo instructor quien será responsable de su buena marcha.

Atr. 29.- Para el P. A. M., viajes con recorridos de 180 kilómetros, con tres aterrizajes en el camino, vuelo de 300 kilómetros, vuelo en formación de batalla con bombardeo, reglaje del tiro de artillería, topografía, combates de patrulla, disparos y prácticas de ametralladores.

Art. 30.- Este curso estará a cargo de un solo instructor quien será responsable de su buena marcha.

Art. 31.- El tiempo en que deberán empezar las prácticas de estos diferentes cursos será fijado por el Comandante del Curso, según la habilidad y competencia de los alumnos para lo cual se

harán inspecciones y exámenes privados de común acuerdo con los respectivos instructores.

Bajas

Art. 32.- La comandancia del Curso de Aviación podrá solicitar del Ministerio de Guerra, la baja de los alumnos por las causas siguientes:

- a) Por enfermedad que los imposibilite para continuar en el Curso.
- b) Por deficiencia y mala aplicación en sus estudios y prácticas;
- c) Por mala conducta.

Art. 33.- Para ser promovido al Curso inmediato superior, se necesita además de haber obtenido la aprobación en los exámenes, recibir una calificación suficiente en la conducta, espíritu militar y servicio práctico.

Art. 34.- Para considerarse aprobado un alumno en cualquier materia, se necesita por lo menos la nota de 5 (suficiente), y la nota 7 en conducta, espíritu militar y servicio práctico.

Art. 35.- Las notas de aptitudes militares la pondrá el Comandante del Escuadrón con el Vº. Bº. del 2º Jefe.

Art. 36.- Las notas de conducta las fijará el Comandante del Curso.

Disposiciones Generales

Art. 37.- El tiempo servido por los Jefes, Oficiales y alumnos del Curso Militar de Aviación, se considerará como de servicio en filas, en unidades de tropa en su arma.

Art. 38.- Los Jefes y Oficiales del Curso de Aviación están exentos del servicio de plaza.

Art. 39.- El Curso Militar de Aviación no tendrá vacaciones; pero los Jefes, Oficiales y alumnos tendrán derecho de solicitar del Ministerio de la Guerra, un permiso anual de diez días, quince días y un mes respectivamente con goce completo de haberes.

Art. 40.- Los Jefes, Oficiales y alumnos del Cuerpo Militar de Aviación, tendrán franquicia telefónica y telegráfica, para asuntos del servicio.

Art. 41.- Los Jefes, Oficiales y alumnos del Curso Militar de Aviación, tendrán derecho a pases en los ferrocarriles, expedidos por el Ministerio de la Guerra, siempre que en asuntos oficiales tengan que salir de la capital.

Art. 42.- El Curso Militar de Aviación, no tomará parte en la formación y ejercicios militares de la guarnición, sin orden expresa del Ministerio de la guerra.

Pensiones y Funerales

Art. 43.- A todo Jefe, Oficial o alumno muerto, durante prácticas de aviación, se le harán funerales por cuenta de la Nación; los cuales serán los correspondientes a su grado y si

fuere alumno de la clase civil, los que corresponden al grado de subteniente.

Art. 44.- Si algún miembro o alumno de la “F.A.S.” quedará impedido o incapacitado por accidente de aviación, se sujetará en un todo a lo que prescribe la ley de Pensiones Militares vigentes.

Art. 45.- Para los otros efectos de ley los alumnos de clase civil se considerarán asimilados a subtenientes del Ejército.

Dado en el Palacio Nacional, San Salvador, a los veintisiete días del mes de junio de mil novecientos veintitrés¹⁴.

Alfonso Quiñónez Molina.

El Ministro de Guerra y Marina

P. Romero Bosque.

8. Nuevas Proezas de Massi.

El 30 de mayo de 1923, Enrico Massi voló sobre el cráter mayor o central del volcán de San Miguel, a más de 2.000 metros de altura y este suceso, embelesó a los migueleños, acrecentó aún más la delirante admiración del público que coreaba su nombre: ¡Enrico...! ¡Enrico...! ¡Enricooo...! tanto como su pegajoso apellido: ¡Massi...! ¡Massi...! ¡Massiii...!

Por otra parte, ayudó a configurar su celebridad el porte distinguido, la fisonomía agraciada, su contagiosa alegría napolitana, la simpatía nata y el magnetismo personales del avezado conquistador de los cielos.

14 Diario Oficial tomo 94, número 150, de 30 de junio de 1923.

Massi era ya un héroe nacional como Aberle y como más tarde lo sería otro invitado de la fama: Munés. En cuanto al primero, no cabía duda respecto a que había prendido el corazón de los salvadoreños y su nombradía subía de tono cuando el 26 de junio de 1923 desafió atrevidamente al aviador americano Brown, para realizar una serie de acrobacias aéreas sobre la base de una apuesta de 3.000 dólares.

Redondeando lauros, el 19 de julio de 1923 cubrió en 45 minutos, en viaje directo, la distancia entre Tegucigalpa y San Salvador.

9. Servicios distinguidos de Aberle.

Con motivo de las fiestas patrias de 1923, el Capitán Humberto Aberle llevó a cabo, en misión oficial, una visita de cortesía a la ciudad de Guatemala. En este hermano país fue aclamado y su nombradía de piloto-aviador capaz y sin miedo, adquirió una justa dimensión en todo el ámbito centroamericano.

Después de cumplir su cometido con lisonjero éxito y ser condecorado por el Presidente de Guatemala, General José María Orellana, el día 21 aterrizó en el aún inconcluso campo de aviación de Ilopango, siendo objeto de una acogida oficial y popular pletórica de indescriptible entusiasmo y orgullo nacional.

Dando cuenta de esa misión de Aberle a Guatemala, el Presidente de El Salvador Doctor Alfonso Quiñónez Molina expresó a la nación, en su “Mensaje” de 15 de febrero de 1924, textualmente lo siguiente: “Con ocasión del centésimo segundo aniversario de la Independencia de Centro América

(15 de Septiembre de 1923) y para corresponder la visita que los aviadores (franceses) hicieron a esta capital, enviados por el Gobierno de la República de Guatemala, dispuse que el capitán (Humberto) Aberle llevara a cabo un viaje aéreo a aquel hermano país, para hacer entrega a su Gobierno y Ejército de los mensajes de cortesía del Gobierno y Ejército salvadoreño. Sin tropiezo alguno fue cumplida esta misión fraternal y nuestro aviador recibió muchas atenciones de parte de las autoridades y personas particulares. Antes de emprender el viaje de regreso, el Exmo. Señor Presidente (de Guatemala) General don José María Orellana, le condecoró con una hermosa medalla de oro.¹⁵

Reseñando este cordial suceso, el Ministro de la Guerra Doctor Pío Romero Bosque, en la “Memoria” de dicha secretaría de Estado, leída en la Asamblea Legislativa el 3 de marzo de 1924, que: “El 15 de septiembre (de 1923) con ocasión del CII Aniversario de nuestra independencia y para corresponder a la visita de cortesía que aviadores franceses hicieron a la capital en nombre del Gobierno de Guatemala, se dispuso que el capitán (Humberto) Aberle efectuara un vuelo a la capital de aquella hermana República, llevando un mensaje de simpatía del Ejército salvadoreño para el Ejército de Guatemala y un saludo cordial de nuestro Gobierno para el Gobierno de aquella Nación amiga.

El capitán (Humberto) Aberle efectuó su vuelo con éxito y fue condecorado con una medalla de oro por el Presidente (General) don José María Orellana”.¹⁶

15 Diario Oficial tomo 94, número 39, de 15 de febrero de 1924.

16 Diario Oficial tomo 96, número 53, de 3 de marzo de 1924.

En el año de 1923, no solo se creó la Escuela de Aviación Militar, también se creó la “Flotilla Aérea Salvadoreña”, se emitió la legislación correccional, se trazó el aeródromo nacional o campo de aviación de Ilopango y se comenzó a edificar los hangares para los aviones de la Fuerza Armada salvadoreña.

En esta época El Salvador mantenía, en cuanto a aviación, una superioridad en el aérea de Centro América como lo sugiere y confirma el hecho de que Guatemala, enviaba sus misiones militares aéreas aprovechando a pilotos franceses, mientras que El Salvador ya contaba con un militar experto y titulado en México de Piloto-Aviador: Humberto Aberle, el protohéroe de la Aviación Salvadoreña.

10. Los Héroes Olvidados

Conocí por 1947 al protohéroe de la aviación salvadoreña Coronel Humberto Aberle. Su porte distinguido, su acrisolada cultura, su resplandecimiento moralidad y su amena conversación impresionaban notoriamente. Vivía con su familia, en el oriente del país. Desde la trágica muerte de su hermano el Coronel Juan E. Aberle vivía apartado, sin ostentaciones y sin reclamar glorias de este mundo, aparentemente ubicado entre las columnas del olvido y de la ingratitud nacional.

Extrañó sobremanera que tanto el Coronel Humberto Aberle como el Coronel José Asencio Menéndez, los auténticos pioneros en El Salvador, de la navegación con aparatos más pesados que el aire, el primero como piloto-aviador y el otro como visionario apadrinador de la insigne empresa, hayan pasado inadvertidos

en los actos conmemorativos del sexagésimo aniversario de la creación de la “Flotilla Aérea Salvadoreña” (F. A. S.), acaecido el 20 de marzo de 1983.

El protohéroe de la aviación militar de El Salvador Coronel Humberto Aberle es digno de la glorificación nacional por sus proezas del 2 de mayo de 1920 y 16 de diciembre de 1922.

También están vírgenes el mármol y el bronce para reanimar la imagen de aquel integérrimo republico y pundonoroso soldado, todo un caballero, que fue el coronel José Asensio Menéndez.

IV

PRIMERA TRAGEDIA AÉREA EN EL SALVADOR

1. Juan Ramón Munés.

Enrico Massi instruiría minuciosamente a los jóvenes salvadoreños que se habían presentado para constituir la falange de los primeros pilotos-aviadores militares de El Salvador.

Entre todos ellos destacaba por su viveza y disposiciones naturales para el manejo de aparatos mecánicos un joven de estatura mas pequeña que mediana: Juan Ramón Munés, oriundo de la ciudad de Santa Ana e hijo de dos súbitos españoles: Juan Munés y María Ballet de Munés.

Para los salvadoreños, cuya niñez trascurrió en la tercera década del siglo XX hubo dos héroes nacionales por siempre inolvidables, quienes con sus hazañas incendiaron nuestra imaginación y nos hicieron vivir momentos de inefable regocijo espiritual: Alex Suárez, el invencible boxeador y Juan Ramón Munés, el águila sobreviviente a tantos accidentes de aviación.

¡Cuanta Alegría cuando veíamos volar un avioncillo o más de la incipiente Fuerza Aérea Salvadoreña! Nadie dudaba: que allí iba Munés, de piloto y gran Capitán del aire, listo a realizar las más increíbles acrobacias aéreas e inclusive a salir de la barrena, dispuesto con una pericia nunca jamás igualada a efectuar si fallaba, como fallaba frecuentemente el motor de su aparato, un

aterrizaje forzoso. Ídolo adorado del pueblo fue Munés, quien falleció en San Salvador el 18 de febrero de 1967.¹⁷

2. Con el Santo de espalda.

¡Era el 4 de octubre de 1923, día consagrado por la Iglesia Católica Apostólica Romana a San Francisco de Asís! Por esta causa, había júbilo religioso en la Iglesia de Concepción, de San Salvador confiada, desde 1845, a los frailes seráficos.

En una mañana despejada y con vientos moderados: Enrico Massi, el instructor italiano y Juan Ramón Munés, el alumno aviador hispano salvadoreño, alzaron vuelos sin dificultad alguna.

Munés asía los controles y maniobraba adecuadamente, confirmando sus adelantos como aeronauta: el desplazamiento de la máquina se consideraba perfecto. “Todo perfecto” dijo Massi a Munés.

Sin embargo, de pronto y a raíz de corrientes de vientos encontrados, el avión entro en barrena; Massi tomó los controles. pero fue imposible normalizar la navegación del aeroplano y el aparato cayó estrepitosamente en tierra.

La alarma fue general. Personal de aviación y curiosos corrieron hacia el lugar de la tragedia. De los hierros retorcidos y fragmentos de lonas rasgadas del aparato fueron extraídos gravemente heridos los cuerpos ensangrentados de Massi y Munés, acompañados de ¡ayes! lastimeros.

¹⁷ Los que se van. Juan Ramón Munés. Por Jorge Lardé y Larín, La Prensa Grafica 27 de junio de 1967.

Massi falleció a las once horas y treinta minutos del día de la tragedia, sin haber recobrado el conocimiento.

Su cadáver se veló en el Antiguo Circulo Militar. Allí recibió el homenaje póstumo de millares de salvadoreños, que no lo olvidarán jamás.

En la mañana del día 5 acaeció su sepelio en el Panteón de los Ilustres.

¿Qué fue de Munés?

Munés sobrevivió 44 años a la tragedia. El día 9 se le práctico con éxito una delicada operación y el 10 de noviembre siguiente estuvo en capacidad para explicar como había ocurrido aquel fatal accidente ¡Nunca se borraría de su memoria la imagen notable y venerada de Enrico Massi!.

Aquella mañana del 4 de octubre el “santo estaba de espaldas”.

3. Relatos del Accidente Luctuoso.

El Diario “La Prensa”, hoy “La Prensa Grafica”, publicó el siguiente relato sobre la primera tragedia aérea ocurrida en El Salvador: “El avión “Caudron” venía a vertiginosa carrera “clavado” hacia tierra. Todos comprendieron la inevitable hecatombe (¡sic!). Desde unos cien metros de altura se elevó el aparato y fue inútil la habilidad de Massi para evitar la catástrofe. Con un ruido lúgubre de alambres rotos, de maderas astilladas, de telas que flotaban como guiñapos sangrientos, se estrelló el aparato contra el suelo y todos corrieron presurosos para rescatar entre aquel hacinamiento de desechos, los cuerpos de los aviadores”.

El Presidente de la República Doctor Alfonso Quiñones Molina, en su “Mensaje” al pueblo salvadoreño, de 15 de febrero de 1924, dijo: “Muy sensible es para mí tener que consignar el trágico incidente ocurrido en el Aeródromo de Ilopango, el día 4 de octubre (de 1923), que tuvo por consecuencia el fallecimiento del hábil aviador italiano don Enrico Massi, al servicio del Ejército y que puso en grave peligro la vida de su aventajado alumno don Juan Ramón Munés. Todos vosotros conocéis los detalles de tan emocionante suceso y pudisteis apreciar la honda pena que produjo en la sociedad y el Gobierno”.¹⁸

El Ministro de la Guerra Doctor Pío Romero Bosque, en la “Memoria” de labores efectuadas en esa Secretaría de Estado y de fecha 3 de marzo de 1924, dice: “A las notas de regocijo hay que agregar una nota luctuosa: el aviador italiano Enrico Massi, que estaba al servicio del Ejército, murió el 4 de octubre a consecuencia de un lamentable accidente aéreo, ocurrido en los precisos momentos en que adiestraba en el manejo del aparato a uno de sus alumnos.

Tan luego cómo se tuvo noticias, de tan desgraciado suceso, el Ministerio de la Guerra dispuso -como bien merecida recompensa— que se tributaran al cadáver honras fúnebres de Coronel y que todos los gastos que ocasionaran los funerales corriesen por cuenta del Gobierno”.¹⁹

18 Diario Oficial, tomo 96, número 39, de 15 de febrero de 1924.

19 Diario Oficial, tomo 96, número 53, de 3 de marzo de 1924.

4. La tumba de Massi.

En el Cementerio General de San Salvador, envuelto en el silencio que es compañero gemelo del misterio, permanece reposando un aeroplano inanimado como su insigne piloto por la muerte, el olvido y la abulia colectiva.

En la cripta de dicho mausoleo yacen las cenizas del aviador italiano Enrico Massi, quien nació en Nápoles el 29 de octubre de 1897 y murió a la edad de veintiséis años en San Salvador, el 4 de octubre de 1923, a causa del aparatoso accidente aéreo ocurrido en el Campo de Aviación de Ilopango, en la mañana de ese día.

Posteriormente, en ese sepulcro fue inhumado el cadáver de su hermano Alfredo A. Massi, quien nació en Nápoles el 2 de octubre de 1899 y falleció en San Salvador el 7 de enero de 1981.

5. Glorificación de Munés.

“Se inició en la carrera de las armas y por más de veinte años fue Jefe insustituible de la aviación salvadoreña. Como soldado fue una lección de lealtad para todos y el reverso de los traidores. Como salvadoreño amó a su Patria, enalteció su dignidad, contribuyó a forjar su honor internacional. Durante muchos años fue Gobernador Político del Departamento de La Libertad”.

“Cuántas veces, en el día de los Difuntos, acudimos al cementerio general de San Salvador solo por presenciar, ávidos de curiosidad, el instante en que Munés desde su avión, dejaba caer coronas y flores de afecto y gratitud sobre la tumba de su predecesor.”

“La luctuosa tragedia del 4 de octubre de 1923 ha quedado inscrita en las paginas de la historia salvadoreña. Ese día murió un gran aviador: Enrico Massi. Ese día se comenzó a tejer la leyenda de otro héroe: Munés, cuya vida estuvo siempre a la altura del pensamiento de José Enrique Rodó: “El héroe es, para mi el iluminado de la acción”, y eso fue Juan Ramón Munés en su vida de aviador legendario”.

“Envuelto por los estandartes de la gloria, Juan Ramón Munés no ha muerto. Pese a los traidores y entreguistas, mientras El Salvador sea libre y palpite la soberanía nacional en medio de tantas desgracias e infamias, el vivirá eternamente en el recuerdo de su pueblo. Será inmortal como nuestra bandera. Su nombre pertenece a la historia”.²⁰

No quiero dejar escapar aquí un dato sentimental, porque tiene la calidad de atestiguación para la posteridad: me consta que a Munés se le humedecían los ojos cuando rememoraba los incidentes del ingrato episodio del 4 de octubre de 1923. La magna tragedia en los orígenes de la aviación salvadoreña. Quizás a sus oídos acudían, como un susurro, las ultimas palabras de su amigo e instructor: “Todo... perfecto”.

20 Fragmento de “Los que se van. Juan Ramón Munés”. Jorge Lardé y Larín. La Prensa Grafica, 27 de junio de 1967.

V

PROGRESOS DE LA AVIACIÓN SALVADOREÑA

1. Creación de la Jefatura de la Aviación Salvadoreña

No se habían apagado las palabras del “Mensaje” presidencial, de 15 de 1924, cuando el primer magistrado de la Nación, doctor Alfonso Quiñónez Molina y su Ministro de la Guerra, doctor Pío Romero Bosque emitían, cuatro días después, el Decreto Ejecutivo que creaba la Jefatura de la aviación salvadoreña.

El texto de dicho documento dice: “El Poder Ejecutivo de la República de El Salvador, en el propósito de dar extensión a la aviación salvadoreña, de tal manera que pueden establecerse empresas de carácter comercial o para servicios oficiales del orden civil y escuelas de aviación de iniciativa particular para la formación de pilotos aviadores y mecánicos; pero conservándose siempre el control militar necesario y conveniente sobre tales empresas, que estatuyen los decretos gubernativos de 20 de marzo y 17 de mayo del año próximo pasado (de 1923), y sin perjuicio de que el Gobierno mantenga los cursos especiales de aviación en conformidad a los referidos decretos; POR TANTO, en uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA:

Art. 1º.- Se crea la JEFATURA DE AVIACIÓN SALVADOREÑA, a cargo de un ingeniero militar de la categoría de Jefe.

Art. 2º.- De esta Jefatura dependerá la Flotilla Aérea Salvadoreña y el Curso Militar de Aviación, la Aviación Civil y Escuelas de esta índole.

Art. 3º.- El Jefe de la “Aviación Salvadoreña” propondrá ante el Ministerio de la Guerra las reformas necesarias para el amplio cumplimiento de este Decreto.

Dado en el Palacio Nacional: San Salvador, a los diez y nueve días del mes de febrero de mil novecientos veinticuatro²¹.

Alfonso Quiñónez M.

El Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina,

P. Romero Bosque.

2. Ampliación del aeródromo de Ilopango.

La tragedia del 4 de noviembre de 1923 no podría detener el progreso de la aviación salvadoreña ni amilanar el espíritu de aventura y de curiosidad que anima al hombre en los momentos decisivos de la historia.

Así, el 25 de marzo de 1924, el Gobierno adquirió por compra a Joaquín Palomo seis manzanas y media de terreno para ensanchar el campo de aviación de Ilopango.

A no dudarlo: marcada la pauta por los empeños de Humberto Aberle, ¡la era de la Aviación Nacional constituiría un proceso irreversible!

21 Diario Oficial, tomo 98, número 42, de 19 de febrero de 1924.

3. Primer Piloto Aviador Graduado en El Salvador.

Hay otras dos fechas de inmortal recuerdo en la historia de la aviación cuzcatleca: el 12 de julio de 1924, en que Juan Ramón Munès rindió las pruebas de examen previas a su graduación como Piloto Aviador; y el 25 de agosto de 1924, fecha en que recibió el título de Piloto Aviador de la Aviación Salvadoreña, según consta en el acuerdo que textualmente reza:

“Palacio Nacional; San Salvador, 25 de agosto de 1924.

En vista del informe que ha emitido la comisión nombrada por el Ministerio de la Guerra, para presenciar las pruebas de examen rendidas por el señor don Juan Ramón Munés –alumno del curso de aviación– el día doce de julio próximo pasado, en el aeródromo de Ilopango, previas a la opción del Título de Piloto Aviador, el Poder Ejecutivo ACUERDA: conferir al expresado alumno Juan Ramón Munès el Título de Piloto Aviador de la Aviación Salvadoreña, debiendo guardársele los fueros, honores y preeminencias que según la ley le corresponden.

El piloto aviador Señor Munés queda en la obligación de prestar sus servicios al Gobierno por el término de dos años, en la Aviación Salvadoreña.

Comuníquese²².

(Rubricado por el señor Presidente)

El Ministro de la Guerra,

Romero Bosque

22 Diario Oficial, tomo 97, número 191, de 28 de agosto de 1924.

Munés, muerto Massi, término su aprendizaje de Piloto Aviador bajo la dirección del instructor italiano Aquiles Travaglini.

El 4 de octubre de 1924, aniversario de la tragedia de Ilopango que culminó luctuosamente con el deceso de Enrico Massi, Munés voló sobre la tumba de su primer instructor en el Cementerio General de San Salvador y arrojó sobre ella coronas y ramos de rosas rojas, en homenaje a su ilustre preceptor, así inicio una practica que mantuvo viva e insoslayable durante el tiempo que fue Piloto y Director Jefe de la Fuerza Aérea Salvadoreña y que a partir de 1925, se transfirió dicha ceremonia al día de finados o de todos los muertos.

4. Segundo Piloto Aviador graduado en El Salvador.

En zaga de Juan Ramón Munés destacaba Jacinto Bondanza, cuyos estudios en la Escuela de Aviación los había realizado teniendo como instructores primero a Enrico Massi y después a Aquiles Travaglini. El acuerdo que le otorgó la jerarquía de segundo piloto-aviador, dice ab literam:

Palacio Nacional; San Salvador, 13 de diciembre de 1924.

En vista del informe emitido por la Comisión nombrada por el Ministerio de la Guerra, para presenciar las pruebas de examen rendidas por el señor Jacinto Bondanza –alumno del curso de Aviación– el día 29 de noviembre próximo pasado, a las 6 horas en el aeródromo de Ilopango, previas a la opción del título de piloto aviador, el Poder Ejecutivo ACUERDA: Conferir al expresado alumno Jacinto Bondanza, el título de Piloto Aviador de la Aviación Salvadoreña, debiendo guardársele fueros, honores y

preeminencias que según la ley le corresponden El Piloto aviador señor Bondanza, queda en la obligación de prestar sus servicios al Gobierno por el término de dos años en la Aviación Salvadoreña. – Comuníquese²³.

(Rubricado por el señor Presidente)

El Ministro de la Guerra,

Romero Bosque.

La prueba a la que se había sometido previamente duro noventa minutos y consistió en volar sobre San Salvador, Santa Tecla y otras poblaciones del interior del país, en cuyo examen demostró su audacia y capacidad, su serenidad y destreza.

En su “Mensaje” a la nación, de 17 de febrero de 1925, el Presidente de la República doctor Alfonso Quiñónez Molina informó de los principales hechos acaecidos en la aviación salvadoreña durante el año de 1924, en los siguientes términos:

“Con fecha 19 de febrero (de 1924) el Ejecutivo decretó la creación de la Jefatura de la Aviación Salvadoreña, a cargo de un Ingeniero Militar de categoría superior y dispuso que de ella dependieran la Flotilla Aérea Salvadoreña y el Curso Militar de Aviación. También quedarán sujetas a su vigilancia, cuando se establezcan, la Aviación Civil y las Escuelas de la misma índole. El curso de aviación ha extendido a los jóvenes Juan Ramón Munés y Jacinto Bondanza títulos de piloto aviador, después de haber rendido las pruebas reglamentarias a satisfacción completa de los jurados calificadores. Dichos jóvenes prestan servicio como

23 Diario Oficial, tomo 97, número 282, de 13 de diciembre de 1924.

subtenientes asimilados en el Curso de Aviación, lo mismo que como pilotos instructores y como observadores en los recorridos de exploración que se hacen sobre territorio nacional”.²⁴

Por su parte, el Ministro de la Guerra y Marina doctor Pío Romero espetó ante la Asamblea Legislativa, el 4 de marzo de 1925, lo siguiente: “Creaciones. JEFATURA DE LA AVIACIÓN SALVADOREÑA.

En el deseo de darle mayor impulso a la aviación militar en el país y con el propósito de fomentar la aviación civil, el Ministerio de la Guerra decretó la creación de la Jefatura de la Aviación Salvadoreña, a cargo de un ingeniero militar de la categoría de Jefe.

Bajo la dirección de la Jefatura últimamente creada ha quedado, desde luego, la Flotilla Aérea Salvadoreña, establecida con anterioridad y bajo su control estarán las empresas aéreas civiles y comerciales que se funden en el país.

Esta disposición ha traído para la aviación salvadoreña una época de progreso y se espera que con ella continúe produciendo los mejores resultados.

El 12 de julio y el 29 de noviembre, respectivamente rindieron el examen previo a la obtención de sus títulos de piloto aviador los aventajados alumnos Juan Ramón Munés y Jacinto Bondanza, quienes han sido asimilados al grado de subteniente y prestan sus

24 Diario Oficial, tomo 98, número 40, de 17 de febrero de 1925.

servicios en el Cuerpo de Aviación, como pilotos instructores y como observadores y exploradores del territorio nacional”.²⁵

5. Primera navegación compartida.

El 13 de diciembre de 1925 la Fuerza Aérea de El Salvador realizó, por primera vez, un viaje de inspección por el Norte del País. En efecto, los aeroplanos “S-2” y “S-3” despegaron del aeródromo de Ilopango, a eso de las siete de la mañana, tripulados por los pilotos aviadores Juan Ramón Munés y Jacinto Bondanza, con los mecánicos Belisario Salazar y Cesar Dárdano, respectivamente. La misión militar fue cumplida sin contratiempos.

25 Diario Oficial, tomo 98, número 54 de 5 de marzo de 1925

VI

CULMINACIÓN DEL PROCESO FUNCIONAL DE LA F. A. S.

1. Una nueva tragedia aérea.

La Aviación Salvadoreña se ufanó con motivo de la promoción de Ricardo Aberle como tercer piloto aviador graduado en El Salvador. Este suceso está consignado en el acuerdo que a la letra dice:

“Palacio Nacional: San Salvador, 23 de febrero de 1925.

En vista del informe emitido por la comisión nombrada por el Ministerio de la Guerra para presenciar las pruebas de examen rendidas por el Señor Ricardo Aberle, alumno del curso de aviación, el día 21 de los corrientes a las seis horas en el aeródromo de Ilopango, el Poder Ejecutivo ACUERDA: conferir al expresado alumno Ricardo Aberle el título de Piloto Aviador de la aviación salvadoreña; debiendo guardársele los fueros, honores y preeminencias que según la ley le corresponden. El piloto aviador señor Aberle queda en la obligación prestar sus servicios al Gobierno por el término de dos años en la Aviación Salvadoreña. Comuníquese.²⁶

(Rubricado por el señor Presidente),

El Ministro de la Guerra,

Romero Bosque.

²⁶ Diario Oficial, tomo 98, número 49, de 27 de febrero de 1925.

El 17 de abril de 1925, los pilotos aviadores Juan Ramón Munés y Ricardo Aberle, este último hijo del compositor napolitano Coronel Juan Aberle y hermano menor de los militares Juan Enrique Aberle y Humberto Aberle, establecieron en Centro América un nuevo record de altura: 4.300 metros.

Este episodio llenó de muy legítimo orgullo a todos los salvadoreños, a tal grado que una anciana llena de admiración exclamó: “¡Munés ha tocado el cielo!”

Un dato importante es que, en un acuerdo de 24 de junio, aparece el antiguo Ministro de la Guerra, a veces nombrado de la Guerra y Marina, denominado “Ministerio de la Guerra, Marina y Aviación”, pero no se perseveró en esta nueva nomenclatura administrativa.

El 15 de septiembre de 1925, aviadores salvadoreños volaron en misión oficial a Guatemala en tiempo record de dos horas. Allí fueron finamente atendidos y agasajados y el día 19, después de sortear los efectos de un huracán, retornaron sanos y salvos al Aeródromo de Ilopango.

La prensa tanto chapina como guanaca alabaron y reconocieron la pericia y destreza de nuestros jóvenes pilotos.

El 12 de octubre de 1925, el señor W. A. Dalton donó un hermoso y moderno aparato, pero como veremos adelante, marcado con el ilegible signo de la tragedia.

El 30 de octubre siguiente el “Gloria S.3”, avión de la Flotilla Aérea Salvadoreña pilotada por Juan Ramón Munés, alzó vuelo en Ilopango rumbo al campo de aviación “Alfonso Quiñónez

Molina”, de la ciudad de Chalatenango, pero como a las once horas la nave cayó en tierra aparatosamente. Increíblemente, el avión quedó destruido e inservible y, milagrosamente, ileso el intrépido aviador cuzcatleco.

Cuando fui Director del Museo Nacional “David J. Guzmán” (1949-1956) sumé a sus colecciones de objetos históricos, la hélice de madera de dicho aparato.

2. Plantilla de la Aviación Salvadoreña.

El 24 de octubre de 1925, el Presidente de la República, doctor Alfonso Quiñónez Molina y su Ministro de Guerra y Marina, doctor Pío Romero Bosque, emitieron el Decreto Ejecutivo creando la plantilla de la “Aviación Salvadoreña”, cuyo texto es el siguiente:

“El Poder Ejecutivo de la República de El Salvador, CONSIDERANDO: que es conveniente fijar la Plantilla de la “Aviación Salvadoreña” y crear con los pilotos y mecánicos que cuenta la Escuela, un Curso Militar para formar en seguida el Escalafón Especial del cuerpo de Aviación.

POR TANTO,

En uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA:

Art. 1º.- La Plantilla del Cuerpo de la “Aviación Salvadoreña” se compondrá de:

Un 1er. Jefe Ingeniero, del grado de Coronel o General de Brigada;

Un 2º. Jefe, del grado de Mayor o Coronel;

Un 3er. Jefe, Comandante del Destacamento Militar del Aeródromo, del grado de Capitán;

Un guarda-almacén, con funciones de ayudante de la primera y segunda Jefatura, del grado de subteniente;

Un cirujano;

Un pagador;

Quince pilotos aviadores;

Un jefe de mecánicos;

Cinco mecánicos;

Un escribiente;

Dos chóferes;

Un enfermero;

Seis ordenanzas, y

Un destacamento de Infantería compuesto de

Un sargento 2º,

Dos cabos, y

Doce soldados.

Art. 2º.- Los pilotos aviadores deberán ser de nacionalidad

salvadoreña; se formará con ellos un Curso Militar de Aviación, para fundar con los aprobados en los exámenes, el Escalafón Especial del Cuerpo.

Art. 3º.- El Jefe de la Aviación Salvadoreña presentará al Ministerio de la Guerra, a la mayor brevedad, el plan de estudios y reglamentos, conforme a los cuales deberá regirse el Curso Militar de Aviación, así mismo el reglamento para el régimen interior del cuerpo y las bases para la creación del escalafón mencionado, con sujeción a los principios de la ley de Ascensos Militares.

Art. 4º.- Se deroga, en consecuencia, el decreto gubernativo de 27 de junio de 1923, que reglamenta en otra forma el Curso de que se trata²⁷.

Dado en el Palacio Nacional: San Salvador, a los veinticuatro días del mes de octubre de mil novecientos veintiocho.

Alfonso Quiñónez M.

Secretario de Estado En los Despachos de Guerra y Marina,

P. Romero Bosque.

Haciendo un recuento de las principales actividades de la aviación en El Salvador, correspondiente al año de 1925, el Presidente de la República, doctor Alfonso Quiñónez Molina dijo al pueblo salvadoreño, en su mensaje del 19 de febrero de 1926, lo que se leerá a continuación: “Muy notable actividad ha desplegado el Cuerpo de Aviación Salvadoreña. En el mes de octubre (de 1925) se fijó su plantilla tanto para regularse el

²⁷ Diario Oficial, tomo 99, número 243, de 27 de octubre de 1925.

servicio como para establecer con los pilotos y mecánicos un curso militar y formar enseguida el escalafón correspondiente.

Por lo que respecta a la Aviación Civil, los propósitos del Gobierno se encaminan a organizarla de modo que sea capaz de ofrecer un buen servicio. Mucha ayuda en la consecución de tan importante objetivo es el Comité Central pro-Aviación Civil, integrado por salvadoreños y extranjeros entusiastas.²⁸

El Ministro de la Guerra y Marina doctor Pío Romero Bosque, en la Memoria de Labores de esa Secretaría de Estado en el año de 1925, que leyó en la Asamblea Legislativa el 6 de marzo de 1926, dijo: AVIACIÓN: Desde que la aviación fue establecida en el país, la Secretaría de Guerra ha procurado su desarrollo de modo conveniente y con la atención que se merece.

Así en el deseo de normalizar los servicios que presta al Ejército, del cual forma parte importantísima y de crear un Curso Militar con los Pilotos y Mecánicos con que cuenta la Escuela, para en seguida formar el Escalafón especial del Arma, la Aviación Salvadoreña quedó definitivamente organizada con la plantilla siguiente: 1 Primer Jefe, 1 Segundo Jefe, 1 Tercer Jefe, 1 guarda-almacén con funciones de ayudante, 1 Cirujano, 1 Pagador, 15 Pilotos Aviadores, 1 Mecánico Jefe, 5 Mecánicos, 1 Escribiente, 2 Chóferes, 1 Enfermero, 6 Ordenanzas y un Destacamento de Infantería compuesto de 1 Sargento 2º, 2 Cabos y 12 soldados.

NUEVOS PILOTOS

Después de haber rendido pruebas finales a entera satisfacción

28 Diario Oficial, tomo 100, número 41, de 19 de febrero de 1926

del Jurado, les fue conferido el título de Pilotos Aviadores, con asimilación al grado de Subtenientes del Ejército, a los señores César Dárdano, Ricardo Aberle, Hernán Barón y Julio Sosa.

MEJORAS

Al campo de aterrizaje y a los hangares se les ha mejorado notablemente, así como el taller de mecánica, en donde se reparan con puntualidad los aparatos que por una u otra causa sufren desperfectos.

ADQUISICIONES

En el curso del año han sido adquiridos algunos aeroplanos y regular cantidad de enseres de aviación.

Entre los aparatos que han venido a aumentar el número de los que ya tenían la Escuela, figura un monoplano marca Brown, motor Curtis, de 90 H.P., galantemente obsequiado por el caballero don W. A. Dalton, aparato que inmediatamente fue bautizado con el apellido del obsequiante.

VIAJES

Los señores Pilotos Aviadores han efectuado viajes de reconocimiento a diversos lugares del país, a manera de entrenamiento y tomaron parte en las maniobras de Santa Rosa.

También han efectuado viajes a muchas ciudades y pueblos de la República, con ocasión de celebrarse en ellos las fiestas titulares y patronales, a fin de llamar la atención de los salvadoreños todos y despertar así el entusiasmo por la Aviación Civil.

El resultado no puede ser mejor; a esos viajes se debe, en gran parte, el hecho de encontrarse funcionando ya en todas las cabeceras departamentales, Comités pro-Aviación Civil, integrados por ciudadanos honorables que se han dado a la noble tarea de dotar a El Salvador de una bien organizada flotilla aérea, que en un futuro próximo surque el cielo de Centro América llevando y trayendo correspondencia y pasajeros y haciendo efectivos los vínculos que nos unen con nuestros hermanos del Istmo.

VISITAS

El Gobierno de El Salvador, celebrando de modo fraternal el CIV aniversario de la independencia de Centro América, dispuso que una sección de nuestra Flotilla Aérea hiciera una visita de cortesía a la ciudad de Guatemala, llevando un mensaje de sincera simpatía para el Gobierno y pueblo guatemalteco de parte del Gobierno y pueblo salvadoreño.

La Flotilla compuesta de cuatro aviones, al mando del Coronel Luis Andreu, salió de esta capital en la mañana del 15 de septiembre (de 1925), aterrizando en el aeródromo La Aurora, de la capital guatemalteca, sin ninguna novedad.

A su llegada y durante su permanencia en aquella ciudad, el Coronel Andreu y los jóvenes pilotos fueron agasajados cordialmente por el elemento oficial y por la sociedad de Guatemala; y no fue sino en su regreso al país, el 18 del mismo mes, que a los señores pilotos los sorprendió una tempestad a la altura de Cuilapa, obligado a aterrizar a uno de ellos en las faldas

del (volcán) Tecuamburro y a otro en Santa Rosa, de aquella hermana República.

Afortunadamente, no hubo que lamentar desgracias personales; y aunque resultó destrozado el aparato que aterrizó en las faldas del Tecuamburro, los pilotos salvadoreños demostraron en esta prueba tremenda su pericia y su serenidad ante el peligro.

Recíprocamente, el Gobierno de Guatemala, con motivo de las festividades del año nuevo de 1926, dispuso enviar a San Salvador una flotilla de su aviación militar y, a este viaje, relata el Doctor Pío Romero Bosque, “hay que agregar una nota por demás simpática”: el 1º de enero (de 1926) aterrizo en el aeródromo de Ilopango el Comandante Aviador Miguel García Granados, habiendo llegado antes por tierra, el Capitán Oscar Morales y su mecánico, con el objetivo de practicar inspección en el campo de aterrizaje, correspondiendo así a la visita de nuestros aviadores.

Durante su permanencia en esta capital, los emisarios de la fraternidad guatemalteca fueron agasajados de parte del Gobierno y de la sociedad; y en la mañana del día de su partida, se organizó en su honor, a manera de cariñosa despedida un sencillo festival, coronado por la imposición de una medalla de oro a cada uno de los gentiles visitantes guatemaltecos.

En seguida el Ministro de Guerra y Marina, doctor Pío Romero Bosque trajo a cuento lo siguiente: “En el mes de agosto (de 1925) acuatizaron en el puerto de La Libertad dos hidroplanos de la Compañía Comercial Colombo-Alemana establecida en Barranquilla, Colombia; luego alzaron vuelo y acuatizaron en el Lago de Ilopango, en donde hicieron evoluciones en presencia de

altos funcionarios de Estado y de las principales autoridades de esta capital.

Los pilotos y la tripulación recibieron invitación de pasar a esta ciudad, en donde fueron rodeados de atenciones y comodidades”.

Finalmente, el doctor Pío Romero Bosque, espetó:

“El Capitán Aviador Humberto Aberle, conocido como tal en el país, salió con rumbo a España a principios de 1925, a fin de ingresar en la reputada Escuela de Aviación “Cuatro Vientos”, en las cercanías de Madrid.

El Capitán Juan Aberle está perfeccionando sus conocimientos de Aviación y después de terminadas sus prácticas de escuela en aquel establecimiento, pasará a Marruecos con el fin de hacer prácticas de guerra en el sector español”.²⁹

29 Diario Oficial, tomo 100, número 54, de 6 de marzo de 1926.

VII

LA GRAN FLOTA AÉREA SALVADOREÑA

1. El trágico óbito de Ricardo Aberle.

Hechos inescrutables fijados por Dios, dirían unos, un fenómeno más producido por la concatenación de múltiples causas en la muerte de un joven en plena florescencia intelectual y con un brillante porvenir, dirían otros, produjo el óbito del Subteniente y Piloto Aviador Ricardo Aberle casi al filo del mediodía del 17 de marzo de 1926.

En memoria suya el compositor napolitano Coronel Juan Aberle, su progenitor, escribió la composición musical intitulada “Recordando a mi hijo”.

Respecto a este luctuoso suceso, dijo el Ministro de la Guerra y Marina Doctor Pío Romero Bosque, en su “Memoria”, el día 24 de febrero de 1927, lo siguiente: “El joven piloto salvadoreño Ricardo Aberle –que tanto honrara a la Escuela por su arrojo y su pericia– efectuaba vuelos en el campo de aviación; y por una de esas fatalidades del destino, perdió el control y sin tiempo para recuperarlo, se vino a tierra y se estrelló con todo y aparato.

El accidente, de todo punto lamentable, ocurrió el 17 de marzo (de 1926), a las 11 horas y 30 minutos, cuando Aberle piloteaba el monoplano que meses antes obsequiara el caballero W.A. Dalton.

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 45, de 24.2. 1927)

2. La Virgen de Loreto.

En la antigüedad pagana, las supersticiones anonadaron a los marinos que se aventuraban sin brújula, sin astrolabio y sin la tabla de las redes marítimas, a desafiar en navegación de altura, el enigma del término de los mares.

Los antiguos celtas, cuyo arte megalítico aun impresiona vivamente al hombre moderno, edificaron en las llanuras sin horizontes del Gran Ducado de Bretaña (Francia) espectaculares trilitos, dólmenes menhires y crómlechs, para que sirvieran de receptáculo a las almas de los nautas que partían de Finesterre y quienes generalmente no retornaban nunca jamás:

En los tiempos contemporáneos, el instinto de conservación y el sentimiento religioso innato en el hombre, convierten a los aviadores en los humanos más afilados a Dios y asimismo más supersticiosos. Estos señores de los aires han buscado siempre el amparo y guardaría de un Santo o de una Virgen para realizar sus vuelos militares y civiles bajo la protección del Altísimo.

El 6 de julio de 1926 el segundo Arzobispo de la Diócesis de San Salvador monseñor Doctor Alfonso Belloso y Sánchez, matemática y geólogo, bendijo al aeropuerto de Ilopango tanto su área de pistas de aterrizajes, cuadras y hangares como la capilla de la Flotilla Aérea Salvadoreña (F.A.S.), y entronizó a la Virgen de Loreto como patrona de los aeronautas cuzcatlecos.

3. Datos de la Aviación Civil.

En los orígenes de la aviación salvadoreña destacaron personalidades interesadas en el fomento de la aviación civil y comercial y con cuyo valioso concurso, apoyando las gestas iniciales de Piloto Aviador Capitán Humberto Aberle, fue posible también la gestación paralela de la nueva Arma del Ejército de El Salvador.

Así se organizó en San Salvador el “Comité Central Pro-Aviación Civil Salvadoreña” y por Decreto de 24 de octubre de 1925, se autorizó la fundación de Comités Departamentales Pro-Aviación Civil.

Por diversas causas, la primera de estas Corporaciones no funcionó con la eficacia requerida y esto dio origen al siguiente acuerdo:

“Palacio Nacional: San Salvador, 2 de junio de 1926.

En vista de que varios miembros del Comité Central Pro-Aviación Civil salvadoreña han renunciado de sus cargos, por no disponer de tiempo para desempeñarlos el Poder Ejecutivo, encontrando justas las razones aducidas,

ACUERDA:

Aceptarles sus renunciaciones, rindiéndoles agradecimientos por sus importantes servicios prestados, y reorganizar la Directiva del Comité aludido, en forma siguiente:

Presidente -----

Vicepresidente: General José Tomás Calderón.

1er. Vocal: don Salvador Mugdan.

2° don Joaquín Arciniegas

3° don Juan Balette

4° don José A. Rodríguez, h.

5° don Francisco Aguilar Villacorta

6° don Benjamín Sol

7° don José Alcaine, h.

8° Coronel Roberto López R.

Tesorero: don José Prado Aguilar

Síndico: Dr. Fernando Cornejo

Secretario: Coronel Luis Andréu

Pro-secretario: don Dionisio Merlos.

Comuníquese...

(Rubricado por el señor Presidente).

El Ministro de Gobernación

Martínez Suárez.

(“Diario Oficial”, tomo 100, número 123, de 4.6.1926).

4. Informaciones oficiales sobre nuestra aviación en 1926.

En el “Mensaje” del Presidente de la República Doctor Alfonso Quiñóniz Molina a la nación salvadoreña, que fue leído en la Asamblea Legislativa el 14 de febrero de 1927 y que se refiere a sucesos de 1926, dijo: “Se encuentran en Francia el Teniente-Coronel José Asencio Menéndez y el Mayor Carlos Mejía Osorio, y en España el Teniente-Coronel Joaquín Valdez, mayor Francisco Marroquín, capitán Humberto Aberle y teniente Víctor Manuel Paredes”.

“El cuerpo de Aviación salvadoreña cuenta con seis aparatos más de tipo moderno, de los cuales cinco están destinados al servicio de la aviación civil. La Escuela anexa ha instruido hasta hoy un número regular de pilotos, que en toda oportunidad dan pruebas de una eficiente preparación”.

En la “Memoria” presentada a la Asamblea Legislativa el 24 de febrero de 1927, por el Ministro de Guerra y Marina Doctor Pío Romero Bosque, relata que en 1926: “A quince suman ahora los aparatos con que cuenta la Escuela de Aviación, todos ellos de las mejores marcas y en perfecto estado de servicio”.

Informa, igualmente, que, la instrucción de los alumnos de la Escuela de Aviación, en dicho pasado año, estuvo a cargo del Piloto Aviador Juan Ramón Munés, quien dictó clases teóricas-prácticas y efectuó vuelos con sus alumnos por el término de 59 horas y 30 minutos, con un total de 545 aterrizajes.

Además, agregó, los Pilotos aviadores realizaron 423 vuelos en 62 horas a título de prácticas.

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 45, de 24.2.1927).

5. Óbito de Mandatario Guatemalteco.

El 25 de septiembre de 1926 falleció en la apacible ciudad de Antigua Guatemala, donde se encontraba temporando, el Presidente de Guatemala General José María Orellana, (1872-1926), quien siempre estuvo atento a los avances de la aviación militar de El Salvador y enalteció el valor y temeridad de pilotos-aviadores de la talla del precursor Humberto Aberle y del as Juan Ramón Munés.

6. Más honras para Aberle.

La fama adquirida por hazañas inmortales y mantenida por nuevas aportaciones en el desarrollo de nuestra incipiente aviación, acompañó siempre al Capitán y Piloto Aviador Humberto Aberle, indiscutible pionero de la aeronavegación en El Salvador.

El 6 de octubre de 1926, en Madrid, su Majestad Alfonso XIII (1886-1941), Rey de España, otorgó al Capitán Piloto Aviador Humberto Aberle la condecoración Cruz de Primera Clase, de la Orden del Mérito, por haber realizado el histórico vuelo de Tapachula a Soyapango, población conrayana a San Salvador.

7. La Gran Flotilla de la Aviación Salvadoreña.

A principios de 1927 llegaron a San Salvador cuatro nuevos aeroplanos marca “Henriot” pedidos a Francia por el gobierno

salvadoreño, para vigorizar y completar la Fuerza Aérea; y un aparato más, marca “Breguet”, adquirido de su peculio por el Presidente de la República Doctor Alfonso Quiñónez Molina.

Estos aparatos, sumados a los diez ya existentes y de las marcas “Breguet”, “Henriot”, “Caudrón”, “Estándar” y “Balilla”, completaron la gran Flotilla Aérea de los salvadoreños.

El 11 de enero de 1927, aniversario natal del mandatario cuzcatleco, hubo una ruidosa ceremonia: el bautizo de los catorce aviones militares de El Salvador que recibieron el nombre de cada uno de los departamentos en que se dividía y divide aún el territorio nacional. Además, el avión adquirido por “La Esfinge de Cuzcatlán”, y que él donó a la Escuela de Aviación, se le denominó “Gerardo Barrios”.

La ceremonia aludida estuvo a cargo de monseñor Alfonso Belloso y Sánchez; asistió una nutrida concurrencia y fue un espectáculo impresionante e inolvidable ver volando, al mismo tiempo, a catorce aeroplanos.

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 45, de 24.2.1927).

8. Reorganización del Comité Pro-Aviación Salvadoreña.

Mientras tanto, no obstante cumplir el Comité pro-Aviación Salvadoreña una meritoria labor, el gobierno juzgó conveniente dar una nueva orientación a sus actividades y emitió para tal efecto el acuerdo que dice:

Palacio Nacional: San Salvador, 24 de enero de 1927

Tomando en consideración que el Comité pro-Aviación Civil

Salvadoreña, así como las demás corporaciones de esta índole han funcionado por más de un año en toda la República (desde 1925), de manera que su activa labor en la recaudación de fondos ha sido una poderosa ayuda para establecer, con fecha once del mes en curso y con un avión por cada departamento, la Aviación Civil en el país, como la rama de la Aviación Salvadoreña; y, en atención que, con los elementos actuales, se hace factible el expresado servicio y que es de justicia reservar las actividades de las Corporaciones de referencia para otra ocasión, como un merecido descanso, el Poder Ejecutivo:

ACUERDA:

Primero. Dar por terminadas las labores del Comité Central, Comités y Comisiones pro-Aviación Civil Salvadoreña; debiendo las tesorerías cortar sus cuentas de caja con esta misma fecha, remitir los valores existentes a la pagaduría del Cuerpo de Aviación Civil Salvadoreña, para invertirlos en material de repuestos de los aviones de los respectivos departamentos, y así mismo remitir, lo más pronto posible, a la Oficialía Mayor del Ministerio de Gobernación, un Estado General de Caja, para darle publicidad en el “Diario Oficial”, a fin de que los contribuyentes se enteren de la inversión de los valores recaudados; y Segundo: rendir los más expresivos agradecimientos a todos y a cada uno de los miembros de las corporaciones de referencia, así como a todos los contribuyentes, por su patriótica cuan meritísima labor.

Comuníquese.

(Rubricado por el señor Presidente)

El Ministro de Gobernación,

Martínez Suárez

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 21, de 27.1.1927).

9. Refundación de la Escuela Militar.

Casi sincrónicamente al proceso de estratificar de la aviación civil en El Salvador y con base en el informe de la comisión militar integrada por los generales Maximiliano Hernández Martínez y Andrés I. Menéndez, Coroneles Alberto I. Pinto y Juan Enrique Aberle y Teniente Coronel Arturo Zárate Domínguez, el Presidente de la República Doctor Alfonso Quiñónez Molina y su Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina Doctor Pío Romero Bosque, fundaron por acuerdo emitido el 28 de enero de 1927 la nueva Escuela Militar, que posteriormente adicionaría a su nombre original el de “Capitán General Gerardo Barrios”, como imborrable testimonio de la admiración, afecto y reconocimiento de su pueblo al Héroe Epónimo de El Salvador y Mártir de la Ceiba del Cementerio.

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 23, de 29.1.1927).

Esta Escuela Militar creada “Con el único fin de egresar oficiales para el servicio del Ejército” vino a sustituir a la Escuela Politécnica Militar extinguida por acuerdo de 17 de febrero de 1922.

10. Un nuevo piloto aviador:

Registramos también el aparecimiento de un nuevo e intrépido aviador salvadoreño: Julio Barraza, cuyo ingreso oficial a la aviación salvadoreña consta en el siguiente acuerdo:

“Palacio Nacional:

San Salvador, 14 de febrero de 1927.

De conformidad con el informe emitido por la Comisión nombrada por el Ministerio de la Guerra para presenciar las pruebas de examen rendidas por el señor capitán don Julio Barraza, alumno del curso de aviación, el día 8 de los corrientes, a las seis horas y treinta minutos, en el Aeródromo de Ilopango, previa a la opción del título de Piloto Aviador de la Aviación Salvadoreña, debiendo quedar en la obligación de prestar sus servicios al gobierno por el término de dos años, en la Aviación Salvadoreña.

Comuníquese.

(Rubricado por el señor Presidente)

El Ministro de Guerra,

Romero Bosque.

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 39, de 17.2.1927).

VIII

POSTERIORES LOGROS DE LA AVIACIÓN SALVADOREÑA

1. Cambio de Administración Pública.

El 24 de febrero de 1927, próxima a terminar la Administración Pública que presidió el Doctor Alfonso Quiñónez Molina, leyó la “Memoria” última como Ministro de Guerra y Marina el togado Doctor Pío Romero Bosque.

Este ciudadano arribó al poder el 1° de marzo del año precitado y el día siguiente integró su Gabinete figurando en él, por primera vez y en forma oficial, como Ministro de Guerra, Marina y Aviación el jurisconsulto Doctor Alberto Gómez Zárate y como Subsecretario del Ramo el Doctor Joaquín Herrera González.

Manifestó “don Pío”, en la euforia de su ascensión al Poder: “Hombre de leyes como soy, conocedor de sus alcances y respetuoso de sus dictados, comprendo toda la magnitud del juramento que acabo de prestar”: *“La ley será la norma de mis pasos, la justicia mi guía”*.

El período histórico comprendido desde el deceso del Doctor Manuel Enrique Araujo (9 de febrero de 1913), hasta la asunción a la primera magistratura del Doctor Pío Romero Bosque (1° de marzo de 1927), se conoce con el nombre de la “Dinastía Meléndez Quiñónez” y en ella, como queda consignado, surgió en nuestro medio tanto la aviación civil como la militar.

2. Secretaría de Aviación.

El 2 de marzo de 1927, se creó la Secretaría de Aviación, en los siguientes términos:

“PÍO ROMERO BOSQUE”

Presidente constitucional de la República de El Salvador.

En uso de la facultad que le concede la fracción 12a. del artículo 91 de la Constitución Política, en Consejo de Ministros y para facilitar los servicios de la Administración Pública,

DECRETA:

Adicionar al artículo 25 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo, los

siguientes Despachos:

11. Trabajo

12. Industria

13. Comercio

14. Aviación

Dado en el Palacio Nacional: San Salvador, a los dos días del mes de marzo de mil novecientos veinte y siete.

P. Romero Bosque.

El subsecretario de Instrucción Pública,

Encargado del Despacho de Relaciones Exteriores.

Salvador Rivas Vides.

El Ministro de Gobernación, de Fomento Agricultura y
Trabajo.

Manuel V. Mendoza.

El Ministro de Guerra, Marina y Aviación

A. Gómez Zárate.

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 49. de 2.3.1927).

3. Acción Legislativa

Los progresos de la aviación determinaron la necesidad imperiosa de emitir tanto nuevas leyes y ordenanzas como la de ampliar otras existentes y relativas a la Fuerza Armada de El Salvador.

Ante todo, había que darle mayor extensión a la esfera de atribuciones y servicios de la Inspección General del Ejército y simplificarle a este Centro Técnico en mención el trabajo de gabinete, con el objeto de atender mejor y más rápidamente lo concerniente a la instrucción y preparación de todo lo relacionado con los cuadros de mando.

Así, por Decreto Ejecutivo de 10 de marzo de 1927, se derogó el de 11 de mayo de 1923 y se estatuyó:

“El Poder Ejecutivo de la República de El Salvador.

CONSIDERANDO:

Que se hace necesario darle mayor extensión a la esfera de atribuciones y servicios de la Inspección General del Ejército, la

cual fue creada por decreto gubernativo de 11 de mayo de 1923, y así mismo para simplificarle a esta Centro Técnico el trabajo de gabinete, con el objeto de atender mejor lo concerniente a la instrucción y preparación de las tropas, y de modo preferente todo lo relacionado con los cuadros de mando.

En uso de sus facultades constitucionales.

DECRETA:

Art. 1°. Reorganizarse, para fines técnicos y administrativos, la Inspección general del Ejército, de la siguiente manera:

Un general de división o de brigada, Inspector general del Ejército

Un general o coronel, 2° Inspector General del Ejército.

Un coronel, teniente coronel o mayor, como Jefe en cada una de las siguientes secciones;

Infantería y ametralladoras

Caballería

Artillería

Ingeniería y Aviación

Art. 2°. El 2o. Inspector y Jefes de Sección, bajo la presidencia del Inspector General constituirán consejo que se denominará Consejo de Instrucción.

El jefe de Sección de menos antigüedad en el grado actuará como secretario.

Art. 3°. Bajo la presidencia del Jefe de Sección funcionará una Comisión Militar Técnica para conocer de las reformas del respectivo Reglamento Táctico u otros asuntos de vital importancia para el Arma.

Los miembros de esta Comisión en número que fijará el Inspector General y cuya colaboración periódica será voluntaria, recibirán su nombramiento del Ministerio de la Guerra.

La actuación de los colaboradores será anotada en la respectiva Hoja de Servicios, haciéndose citación en la Orden General del Día, según la importancia que el Inspector General del Ejército atribuya a la colaboración.

Art. 4°. El Ministro de la Guerra nombrará al personal de la Inspección, acordando los emolumentos.

Art. 5°. Los servicios de Inspector General, 2° Inspector General y Jefes de Sección incompatibles con los de otros cargos militares con mando de tropas.

Art. 6°. El Inspector General presentará al Ministerio de la Guerra, a la mayor brevedad, un nuevo Reglamento para los servicios de la Inspección General del Ejército.

Art. 7°. Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Dado en el Palacio Nacional: San Salvador, a los diez días del mes de marzo de mil novecientos veintisiete.

P. Romero Bosque.

El Ministro de la Guerra

A. Gómez Zárate.

(“Diario Oficial”, tomo 102 número 86, de 18.4.1927).

4. Atribuciones del Despacho de Aviación.

El gobierno salvadoreño, con fecha 7 de abril de 1927, le señaló a la Secretaría de Aviación creada por Acuerdo de 3 de marzo precedente, las atribuciones que le corresponderían y le fijó el campo de acción de sus actividades.

En efecto: en aquella fecha se decretaron varias reformas y adiciones al Reglamento Interno del Poder Ejecutivo y entre ellas se adicionó el:

CAPITULO XIV

Atribuciones de la Secretaría de Aviación

Art.15. Es de la competencia de la Secretaría de Aviación. Todo lo que se refiera a las materias siguientes:

1°. Nacionalización y matrícula de aeronaves

2°. Patentes de navegación

3°. Permisos o licencias para efectuar viajes

4°. Certificados de aptitudes

5°. Habilitación y cierre de aeropuertos

6°. Permisos para vuelos en territorio nacional y licencias de aterrizaje y acuatizaje

7°. Control de transporte de pasajeros, correspondencia y de toda clase de objetos a bordo de aeronaves

8°. Control de aparatos de señales y de seguridad para la navegación aérea

9°. Privilegio en favor de las aeronaves nacionales o construidas en El Salvador

10°. Policía de control aéreo, y armamento de aeronaves nacionales

11°. Establecimiento e inspección de hangares

12°. Reglamentación técnica y administrativa de la Aviación”

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 89, de 21.4.1927).

5. Reorganizaciones del Alto Mando.

El Decreto Ejecutivo de 10 de marzo generó el acuerdo que literalmente reza:

Palacio Nacional:

En observancia del Decreto Gubernativo de fecha 10 del corriente mes (acoto: es del 10 de marzo y no de abril), el Poder Ejecutivo

ACUERDA:

Reorganizar el personal de la Inspección General del Ejército, de la manera siguiente:

General de División José Tomás Calderón, Inspector general del Ejército.

General de Brigada Maximiliano Hernández Martínez, Segundo Inspector General.

Teniente Coronel Fidel Cristino Garay, Jefe de la sección de Infantería y Ametralladoras,

Mayor Adán Campos Torres, Colaborador adjunto de esta sección.

Teniente Coronel Federico C. Alfaro, Jefe de Sección de Caballería,

Mayor Salvador Peña Trejo, Colaborador adjunto.

Mayor Carlos Mejía Osorio, Jefe de Sección de Artillería

Mayor José Guevara M., Colaborador adjunto de esta sección.

Mayor J. Antonio Lorenzana, Jefe de la Sección de Ingenieros y Aviación.

Mayor Arturo Rivas Mena, adjunto, con funciones de Ayudante y Secretario de la Inspección General.

El personal nombrado gozará del sueldo correspondiente.

Comuníquese.

(Rubricado por el señor Presidente)

El Ministro de la Guerra

A. Gómez Zárate.

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 93, de 26.4.1927).

El Mayor J. Antonio Lorenzana, quien figura en el acuerdo anterior como jefe de la Sección de Ingeniería y Aviación, nació el 26 de noviembre de 1892 e ingresó al Ejército el 9 de enero de 1910. Era militar graduado en la Escuela Politécnica Militar.

6. Importante Reglamento Castrense.

Con base en el Art. 6º. del Decreto Ejecutivo de 10 de marzo de 1927 se emitió el acuerdo de 9 de junio de dicho año, contenido del reglamento para los servicios de la Inspección General del Ejército y Secciones de las Armas, en cuya elaboración contribuyeron el Divisionario José Tomás Calderón y el Brigadier Maximiliano Hernández Martínez.

Los deberes y atribuciones que los Jefes de Sección, y para el caso el Jefe de Sección de Ingeniería y Aviación, eran de acuerdo al Art. 12 de dicho Reglamento, los siguientes:

“De los Jefes de Sección”

Art.12.

a) Vigilarán que la instrucción y preparación de los cuadros esté en un todo de acuerdo a lo prescrito en los Reglamentos y a las Directivas de instrucción.

b) Practicarán revistas a los cuerpos de su Arma, previa orden del 1º o 2º Inspector, para darse cuenta de su estado de uniformidad y de cómo interpretan los Reglamentos en lo relativo a instrucción.

c) Emitirán informes de las revistas que practiquen, dando cuenta al 2o. Inspector General del resultado de ellas. Presenciarán

ejercicios prácticos de las tropas e informarán por escrito al 2o. Inspector General.

d) Velarán constantemente por que se introduzcan en la instrucción de las tropas de su arma, las innovaciones que la mejor instrucción requiera, de acuerdo con los Reglamentos.

e) Estudiarán o emitirán dictamen sobre asuntos de su competencia.

f) Repartirán equitativamente el trabajo de su sección.

g) Conocerán de las reformas de los Reglamentos del Arma de su sección.

h) Formará parte del jurado de exámenes, siempre que el examinado fuere de menor graduación.

i) Llevarán los libros siguientes:

Un libro en que aparecerán en síntesis los trabajos hechos por la Sección, con fecha y tiempo empleado. Un libro copiador de notas y otro de telegramas.

j) Para cumplimiento del apartado a) se enviarán mensualmente, por la Inspección General, los temas que deben ser resueltos por los cuadros de Jefes y Oficiales de las diferentes armas.”

(“Diario Oficial”, tomo 102, número 132, de 13.6.1927).

7. Un águila más.

El 21 de septiembre de 1927, en el Aeródromo de Ilopango y a partir de las seis y media horas, rindió ante jurado competente las

pruebas de examen previas a la obtención del título de Piloto-Aviador el alumno Benjamín Rodríguez.

Aprobado con suficiencia en los cuestionamientos tanto teóricos como prácticos, se le entregó el correspondiente título oficial el día 28 del mes y año referidos.

Un águila más, pues, surcó los espacios aéreos de Cuscatlán.

(“Diario Oficial”, tomo 103, número 218, de 1.10.1927).

8. Reglamento Orgánico de la Aviación Militar Salvadoreña.

La evolución inexorable de las instituciones humanas provoca inevitables y legítimos cambios y éstos, a su vez, obligan en las sociedades políticas una legislación cada vez más modernizada o actualizada para lograr su mejor ordenado, adecuado y correcto funcionamiento.

He aquí el por qué del “Reglamento Orgánico de la Aviación Militar” emitido el 2 de diciembre de 1927 por el Doctor Pío Romero Bosque, Presidente de la República, y el Doctor Alberto Gómez Zárate, Ministro de Guerra, Marina y Aviación.

El texto correspondiente es como sigue:

“El Poder Ejecutivo de la República de El Salvador, en uso de sus facultades constitucionales, DECRETA: el siguiente REGLAMENTO ORGÁNICO DE LA AVIACIÓN MILITAR.

Art. 1°. La Aviación Salvadoreña comprende tres ramas: Militar, Civil y comercial; todas ellas bajo el control de la Secretaría de Aviación.

Art.2°. La Aviación Militar, que es de la que se ocupa la presente ley, considerada por ahora como parte del arma de Ingeniería, es un cuerpo militar de la dependencia de la Comandancia General del Ejército y de la Secretaría de Aviación.

Art. 3°. La Aviación Militar se regirá por la Ordenanza del Ejército y los Reglamentos Militares especiales del Arma, y estará compuesta:

De una Plana Mayor

De un Grupo de Pilotos

De un Grupo de Observadores

De un Grupo de Mecánicos

De un Grupo de Fotógrafos

De un Curso de Aspirantes

De Cursos especiales, y

De un Destacamento Militar.

El Curso de Aspirantes y los Cursos Especiales no serán permanentes y sólo se establecerán cuando las necesidades de la Aviación Militar lo exijan.

El personal de la Plana Mayor, de los grupos, cursos y destacamento militar, se fijará en las plantillas que la jefatura de aviación y de conformidad con los presupuestos y las necesidades del servicio de aviación.

Los diversos grupos tienen por objeto formar pilotos, observadores, mecánicos y fotógrafos suficientemente preparados

para desempeñar, tanto en paz como en guerra, las misiones que les corresponden.

El Curso de Aspirantes solamente se establecerá cuando sea necesario aumentar el número de pilotos y tratará de dar a los aspirantes oficiales procedentes de la Escuela Militar, los conocimientos indispensables para que puedan obtener su título de Pilotos Militares, en las condiciones que se fijarán en el Reglamento respectivo.

Los cursos especiales, también se establecerán solamente cuando sea necesario ampliar los conocimientos del personal de los diversos grupos, a fin de que estén capacitados para entender y seguir los progresos de la Aviación y se especialicen en el profesorado.

El Destacamento Militar tiene el papel principal de atender al resguardo de los campos de aviación y el material de la misma que pertenezca a la Nación y a las compañías civiles y comerciales, cuando así se disponga.

Los Jefe, Oficiales y tropa que compongan este Destacamento, estarán bajo las órdenes directas de la jefatura de aviación.

Art. 4°. El personal de la Aviación Militar que figura en las plantillas de que trata el número anterior, forma parte integrante del Ejército de la República, como una sección o rama del arma de Ingeniería, y por consiguiente estará sujeto en lo que fuere aplicable, a los reglamentos militares vigentes.

Art. 5°. Los futuros pilotos de la aviación militar, procederán todos de la Escuela Militar. Para este efecto, los candidatos a pilotos presentarán su diploma de oficiales titulados en la referida Escuela

Militar y una certificación de buena salud, no excediendo su edad de treinta años.

Además de estas condiciones indispensables, deberá dar pruebas el aspirante de haber observado siempre una conducta intachable en todo sentido. Los que sean aceptados ingresarán al curso de aspirantes para obtener el título de pilotos militares.

Los observadores procederán de los pilotos titulados y deben pasar por un curso especial y llenar las condiciones del reglamento respectivo para poder obtener su título.

Los mecánicos y fotógrafos recibirán su título después de rendir las pruebas que señalan los reglamentos respectivos de los cursos especiales y pueden proceder de las filas del ejército o de las instituciones civiles, pero en este último caso están obligados a obtener sus grados militares de conformidad con la Ley de Ascensos Militares vigentes.

Art. 6°. El Ministerio de Aviación dictará las disposiciones legales necesarias para que los pilotos y alumnos en actual servicio, obtengan la efectividad de sus grados y títulos que les corresponden, de conformidad con su antigüedad y competencia.

Art. 7°. Para el adelanto progresivo de la Aviación en el país y para ampliar los conocimientos del personal de los diversos grupos, la jefatura de Aviación queda autorizada para establecer en el Campo de Aviación de Ilopango u otro lugar apropiado, el curso de aspirantes a pilotos y cursos especiales de conformidad con los reglamentos y programas que a este efecto haya aprobado el Ministerio de Aviación.

Art. 8°. El tiempo de servicio en la Aviación Militar se considerará como igual servicio prestado en cualquier cuerpo de las otras armas del Ejército.

Art. 9°. Todo miembro del personal de la Aviación Militar que por cualquier circunstancia del servicio solicite o se le ordene pasar a prestar sus servicios a otro cuerpo o instituto extraño a la Aviación, gozará del mismo sueldo y prerrogativas que gozan los miembros de igual categoría de dicho Cuerpo o Instituto y solamente tendrá derecho a una cierta gratificación, cuando al mismo tiempo, quede prestando algún servicio en la Aviación.

Art. 10°. La jefatura de Aviación podrá solicitar del Ministerio respectivo, el retiro de algún miembro de la Aviación Militar, en los siguientes casos:

- a) Por mala conducta
- b) Por falta de aptitud
- c) Por motivos de enfermedad que lo inhabilite para el servicio.

Además, los miembros de la Aviación Militar podrán ser retirados de la misma, cuando el Ministerio respectivo lo estime conveniente.

Art. 11°. Todas las autoridades de la República están en el deber de prestar su apoyo, moral y material, al personal de la Aviación Militar. Ellas harán respetar del público en general, los reglamentos y demás disposiciones en vigencia, muy especialmente en lo tocante a la prohibición absoluta de transitar por los campos de aviación en las horas de vuelo.

En caso de aterrizaje forzoso, fuera de los campos de aviación, la autoridad militar o civil más cercana al lugar donde el aterrizaje ocurra, dará al personal de aviación, el apoyo que le sea necesario.

Cuando un avión militar sufra un accidente grave, las autoridades más cercanas al lugar donde aquél ocurra, tienen la obligación de informar inmediatamente al Jefe de la Aviación Salvadoreña y tomar todas las medidas necesarias para atender a los heridos, levantar los cadáveres y asegurar los restos del avión.

Art. 12°. Los Jefes, Oficiales y demás personal de la Aviación Militar, tendrán franquicia telegráfica y telefónica para asuntos del servicio.

Art. 13°. Los Jefes, Oficiales y demás personal de la Aviación Militar, tendrá derecho a pase franco en los ferrocarriles, expedidos por la Jefatura de Aviación, siempre que sea necesario y en asuntos del servicio.

Art. 14°. La Jefatura de Aviación propondrá los programas de estudio, reglamentos y demás disposiciones que se desprendan de lo dispuesto en los números anteriores para obtener la aprobación del Ministerio de Aviación.

Art. 15°. Todo Jefe, Oficial o Piloto perteneciente a cualquier Cuerpo u Oficina del Ejército, al estar en prácticas de vuelo estará sujeto a los reglamentos y demás disposiciones disciplinarias del Campo de Aviación.

Art. 16°. Fuera de la misión que en tiempo de guerra le corresponde a la Aviación Militar, en tiempo de paz tiene las siguientes atribuciones:

Hacer que se cumplan todas las disposiciones de los reglamentos de Aviación Militar, Civil y Comercial, con funciones de Policía Aérea, y competencia en instruir las primeras diligencias en toda clase de hechos relativos a la aviación, para dar cuenta a la Secretaría del Ramo.

Dado en el Palacio Nacional: San Salvador, a los dos días del mes de diciembre de mil novecientos veintisiete.

P. Romero Bosque

El Ministro de Guerra, Marina y Aviación.

A. Gómez Zárate.

(“Diario Oficial”, tomo 103, número 285, de 21.12.1927).

Los archivos nacionales registran entre otros documentos el acuerdo que a la letra reza:

“Palacio Nacional:

San Salvador, 23 de diciembre de 1927.

El poder Ejecutivo ACUERDA: nombrar al mayor Santiago Ayala, 2°. Jefe de la Aviación Salvadoreña, en sustitución del Teniente-Coronel Alfonso Marroquín, que pasó a otro puesto. El Mayor Ayala devengará el sueldo correspondiente, debiendo cesar en sus funciones de Jefe del Batallón del Instituto Nacional.

Comuníquese.

(Rubricado por el señor Presidente)

El Ministro de la Guerra

Gómez Zárate

(“Diario Oficial”, tomo 103, número 290, de 23.12.1927).

9. La Aviación en 1927.

En su “Mensaje” a la Nación, de 25 de febrero de 1928, el Presidente de la República Doctor Pío Romero Bosque, expresó lo siguiente sobre los adelantos experimentados por la aviación salvadoreña durante el año 1927: “Han progresado -dijo el mandatario- notablemente las actividades del Cuerpo de Aviación que cada día adquiere mayor eficacia. Cuenta con pilotos bien Instruidos, con varios aviones en muy buen estado y ha construido campos de aterrizaje en distintos lugares del territorio”.

(“Diario oficial”, tomo 104, número 43, de 20.2.1928).

IX

LINDBERGH Y OTROS SUCESOS

1. Eclosión de la primera etapa de la aviación.

Tanto en Europa Occidental como en Estados Unidos de América se hacían nuevos y prodigiosos descubrimientos e inventos científicos y espectaculares conquistas tecnológicas, que inequívocamente repercutían en todo el planeta.

De tal suerte, que no cupo al hombre la menor duda respecto a que la aviación permitiría una comunicación mas rápida entre las naciones: a bordo de aeroplanos se movilizarían cientos de miles de pasajeros y enormes cantidades de kilogramos de mercancías, abriendo las rutas al comercio y al turismo y afectando seriamente a la navegación marina.

Sincrónicamente a la aviación civil y comercial se desarrollaba la aviación militar, con aparatos más rápidos y de mayor capacidad, un arma desoladora y mortífera en manos de las grandes potencias y que puso fin a la efímera historia de los zeppelines.

Uno de los grandes retos que se le presentó a la humanidad fue el apareamiento de un hombre que cruzara en aeroplano el Océano Atlántico, de EE.UU. a Francia: la travesía tenía que ser épica hazaña de un piloto solitario.

Este suceso, de producirse, sellaría la primera época de la aviación.

2. La epopeya de Lindbergh.

A fines de la tercera década del siglo XX aparece como la figura más relevante de la aviación mundial el piloto Carlos Augusto Lindbergh (1902-1974), talentoso y diestro y además osado aviador americano interesado en cubrir viajes aéreos de larga distancia.

En 1926, en 21 horas y 20 minutos, esta insigne aeronavegante realizó el viaje sin escala de San Diego (California), a Long Island (Nueva York), es decir, desde el litoral pacífico hasta el litoral atlántico de los Estados Unidos de América.

Cumplido dicho “raid” Lindbergh se preparó para efectuar en un monoplano, sin escalas y como piloto solitario, la increíble travesía entre Nueva York (Estados Unidos de América) y París (Francia), epopeya para la cual había un premio de 25,000.00 dólares ofrecido por Raymond B. Orteig.

En 33 horas y 30 minutos de fatigoso vuelo Lindbergh anonadó a la humanidad cumpliendo la promesa que hizo de navegar sobre el Océano Atlántico, entre Norteamérica y Europa Occidental, a bordo de la aeronave que bautizó con el nombre de “Spirit of St. Louis”.

3. Lindbergh arriba a El Salvador.

Enseguida y en similares condiciones, Lindbergh completó en 26 horas, los días 13 y 14 de diciembre de 1927, otra gran hazaña: el vuelo primigenio entre Washington y México.

Una vez cubierta exitosamente la travesía anterior, el “águila solitaria”, tomó rumbo hacia Centro América a bordo del “Spirit

of St. Louis”, y conforme al itinerario y cronología de su viaje de cortesía y amistad, tocaría en el Aeródromo Internacional de Ilopango (El Salvador), a las diez de la mañana del 1o. de enero de 1928.

En este lugar y en la fecha prenotada, la flotilla aérea militar salvadoreña, compuesta de catorce máquinas voladoras al mando del Piloto-Aviador Juan Ramón Munés, alzó vuelo con destino a la frontera occidental. Su misión era encontrar a la aeronave “Spirit of St. Louis” y escoltar al célebre piloto Carlos Augusto Lindbergh.

Por una justificada confusión en la interpretación de la ruta de vuelo no fue posible ni lo uno ni lo otro: el “Spirit of St. Louis” se divisó en lontananza, pero sin el séquito de los aviones salvadoreños. Lindbergh, pues, aterrizó sin novedad en el campo de aviación de Ilopango y ante el asombro de una delirante multitud de salvadoreños, que por primera vez veíamos a un aeroplano de tal magnitud.

Media hora más tarde, cumplía su periplo la flotilla aérea militar salvadoreña entre los aplausos y vítores de la concurrencia, pues se supo que Lindbergh antes de alzar vuelo en el Aeródromo “La Aurora”, de Guatemala, había modificado su ruta de vuelo y esta variante de viaje, por dificultades telegráficas, no había sido notificada en tiempo oportuno a las autoridades salvadoreñas.

Sin duda alguna, la visita de Lindbergh a El Salvador constituyó un acontecimiento inolvidable e inenarrable, el cual dejó profunda impronta en la memoria de los salvadoreños que presenciamos tanto el aterrizaje del “Spirit of St. Louis” como el recibimiento

apoteósico tributado al heroico dominador de las rutas aéreas, al pasar frente a los hangares del Aeródromo de Ilopango.

4. Nuevos audaces pilotos.

El Curso de Aviación, modesto pero efectivo en sus promociones de nuevos pilotos-aviadores, incorporó en la aviación militar salvadoreña a los aeronautas Daniel Cañas, Benjamín Loucel y Miguel Ángel Velado, según consta en el siguiente acuerdo emitido el 9 de abril de 1928, por el Presidente de la República Doctor Pío Romero Bosque y su Ministro de Guerra, Marina y Aviación Doctor Alberto Gómez Zárate:

“Palacio Nacional:

San Salvador, 9 de abril de 1928.

De conformidad con el informe emitido por la comisión nombrada por el Ministro de Guerra, Marina y Aviación, para presenciar las pruebas de examen rendidas por los señores Daniel Cañas Infante, Benjamín Loucel y Miguel Ángel Velado, alumnos del curso de aviación, el día 24 del mes de marzo próximo pasado, a las 6 horas y 30 minutos, en el Aeródromo de Ilopango, previo a la opción del título de Piloto Aviador, el Poder Ejecutivo

ACUERDA:

Conferir a los expresados alumnos el título de Piloto Aviador de la Aviación Salvadoreña, debiendo quedar en la obligación de prestar sus servicios al gobierno por el término de dos años en la Aviación Salvadoreña. Comuníquese

(Rubricado por el señor Presidente)

El Ministro de guerra, Marina y Aviación

Gómez Zárate.

(“Diario Oficial”, tomo 104, número 84, de 14.4.1928).

5. Nuevo decreto reorganizando al Ministerio de Guerra, Marina y Aviación.

En decreto gubernativo de 22 de diciembre de 1919 emitido por el Presidente de la República don Jorge Meléndez y su Ministro de Guerra Doctor Pío Romero Bosque, se fijó con claridad la organización de planta en dicha Cartera de Estado y la reglamentación de sus quehaceres técnico-administrativo.

Bajo el amparo de las disposiciones allí contenidas y de algunas reformas y ampliaciones necesarias que se introdujeron en el curso de los años, surgió la Aviación Salvadoreña y los albores de una nueva arma en el Ejército Nacional.

Este decreto ejecutivo fue sustituido por otro emitido el 25 de julio de 1925 y a su vez éste fue derogado por otro de 13 de febrero de 1928, expedido por el Presidente de la República Doctor Pío Romero Bosque y su Ministro de Guerra, Marina y Aviación, Doctor Alberto Gómez Zárate.

El artículo primero de esta nueva reorganización, reza así:

Art. 1°. Reorganizase el Ministerio de Guerra, Marina y Aviación, con los siguientes órganos:

1°. Departamento Central

2°. Departamento del Personal

3°. Departamento General de Guerra

4°. Departamento de Marina, Topográfico, Criptográfico, Estadístico e Historia Militar.

5°. Departamento de Aviación

6°. Departamento de Intendencia

7°. Departamento de Justicia y Recompensas

8°. Departamento de Sanidad Militar, y

9°. Cuerpos adscritos.

El numeral 5° o Departamento de Aviación, estaría organizado así:

Jefe: un coronel o general (El jefe de la Aviación Salvadoreña).

2° Jefe: un teniente coronel o coronel (el 2° Jefe de la Aviación salvadoreña).

Sección Única:

Jefe: un capitán o capitán mayor.

Movimiento del personal de aviación; sueldos, servicios, adquisición de aparatos y materiales, construcción de hangares;

adquisición de terrenos para aeródromos; talleres de aviación; reglamentos sobre aviación; enseñanza; comisiones y todo lo relacionado con las ramas civil y militar de la aviación salvadoreña; nacionalización y matrículas de aeronaves; patentes de navegación aérea; licencias para efectuar viajes; certificados de aptitud; habilitación y cierre de aeropuertos; vuelos en territorio nacional y licencias de aterrizaje y acuatizaje; transportes de pasajeros, correspondencia y de toda clase de objetos a bordo de aeronaves; control de aparatos de señales y de seguridad para la navegación aérea; privilegios para las aeronaves nacionales o construidas en El Salvador; policía de control aéreo y armamento de aeronaves nacionales; actas de fundación e inspección de hangares; reglamentación técnica y administrativa de la aviación y demás asuntos relacionados con la aviación en general.

(“Diario Oficial, tomo 104, número 48, de 25.2.1928).

6. Copa del Mérito para Juan Ramón Munés.

El 15 de septiembre de 1928 el aviador salvadoreño Juan Ramón Munés recibió de los altos mandos militares, como inestimable presea, la “Copa del Mérito”, y a fines de ese mismo año hubo un movimiento popular instando al Presidente de la República doctor Pío Romero Bosque, para que se le prestara a este insigne aeronauta la mayor colaboración posible, a efecto de que pudiera realizar un viaje de San Salvador a México, DF.

El 1° de enero de 1929, con motivo de la trasmisión de la Presidencia de Nicaragua de manos de don Adolfo Díaz al General José María Moncada, los aviadores cuzcatlecos Juan Ramón Munés,

“el As”, y Herman Barón cubrieron en vuelo directo, en dos horas y 45 minutos, la distancia entre San Salvador y Managua.

El 8 de febrero de 1929 aterrizó en Ilopango un avión de la “Pan American Airways” cuyo piloto traía como misión explorar las posibles rutas aéreas entre El Salvador y los Estados Unidos de América.

7. Accidente aéreo sin mayores consecuencias.

Una angustiosa noticia alarmó a todos los salvadoreños el 1° de mayo de 1929, el piloto-aviador Herman Barón y el mecánico de aviación Belisario Salazar a bordo de un aeroplano marca “Breguet”, se perdió mientras realizaba un viaje de acercamiento hacia Costa Rica. El día siguiente, dichosamente, fueron localizados ilesos en la península de Cosigüina, en unas montañas de la Hacienda “El Tanque”.

De allí fueron trasladados a Managua y el día 6, como legítimos héroes del aire, fueron recibidos en San Salvador por una entusiasta multitud y altos personajes del gobierno.

Todos los escolares capitalinos presenciamos y vitoreamos con nuestros maestros y público en general a nuestros compatriotas.

Un día antes, en gira de buena voluntad, habían aterrizado en el Aeródromo de Ilopango el aviador mexicano Teniente Coronel Jacinto Rodrigo Díaz.

Este avezado piloto pereció más tarde en trágico accidente aéreo y el Cancionero Popular de México lo honró con un corrido, que en su primera estrofa decía:

“Rodrigo Díaz murió, con gloria pasó a la historia, con gran honor su novia triste llora su ausencia y lo recuerda con gran dolor”.

El 8 de septiembre siguiente. El Salvador se honró con el aterrizaje en el Campo de Aviación de Ilopango, de una flotilla de aviones de Guatemala, en visita de cortesía. Los pilotos aeronautas de las unidades de dicha flotilla fueron condecorados el día 10 por el Presidente de la República Doctor Pío Romero Bosque.

8. Correo Aéreo.

El 1° de noviembre de 1929, según informó la prensa local, quedaron armados bajo la dirección del mecánico salvadoreño Belisario Salazar, tres aviones marca “Waco” pedidos por el gobierno a los Estados Unidos de América y los cuales podían volar durante seis horas consecutivas a 120 millas por hora.

A fines de este mes se hizo público el contrato para el transporte de correspondencia suscrito por don Saturnino Castro Canizález, representando a Correos de El Salvador, y Alexander Asser Cohen, representando a Pan American Airways.

El 15 de diciembre siguiente se inauguró la línea aérea de la PAA sobre Centro América, con potentes trimotores marca “Ford”, compañía con capacidad y solvencia para transportar pasajeros y correspondencia a todas las capitales de nuestro continente.

El 28 de dicho mes y año, el gobierno ordenó contramarcas estampillas de la serie filatélica de 1925 con la inscripción “Correo Aéreo”.

Finalmente, consignamos que el 1° de enero de 1930 el Doctor Pío Romero Bosque, inauguró oficialmente el servicio Postal Aéreo en concepto de Presidente de la República de El Salvador.

9. Epílogo.

Concluimos este breve ensayo histórico acerca de los orígenes de la aviación en El Salvador, no sólo con la esperanza de que mañana se complete con nuevos, valiosos y fidedignos datos sino también con la ulterior historia en nuestro país de este medio extraordinario de locomoción aérea.

En las páginas de tal ensayo desfilan, en sucesión de escenas inolvidables, soñadores e intrépidos aeronautas como J. Humberto Aberle el protoaviador salvadoreño; iluminados y visionarios soldados como el incorruptible José Asencio Menéndez; héroes y mártires egregios como Enrico Massi; piloto-aviadores legendarios y osados como Juan Ramón Munés el “As” de la aviación cuzcatleca; mecánicos curiosos y autoespecializados como Belisario Salazar; esclarecidos y dinámicos mandatarios como los doctores Alfonso Quiñónez Molina y Pío Romero Bosque y altos Jefes castrenses como los generales José Tomás Calderón y Maximiliano Hernández Martínez.

El recuerdo ferviente de estos y de otros personajes que fueron figuras protagónicas en sucesos inmortales que ilustran los anales de la aviación en El Salvador, no se extinguirá jamás, porque con toda justicia son acreedores a nuestro afecto, respeto y consideración. Que nunca, pues, perturben el silencio conmovedor de sus sepulcros ni el grito desaforado del odio, ni la voz distorsionada del rencor, ni mucho menos el tropel demoledor de las bajas pasiones, que desfiguran la realidad y conducen a la parcialidad y a la emisión de juicios desfigurativos de la verdad y de la historia.

BIBLIOGRAFÍA

1. Libro de Oro de La Prensa Gráfica (1965)
2. Juan Ramón Munés por Jorge Lardé y Larín (La Prensa Gráfica, de 27.6.1967).
3. Orígenes de la Aviación Salvadoreña por Eugenio Martínez Orantes. (La Prensa Gráfica, 20.3.1983).
4. Orígenes de la Aviación Salvadoreña, Una Crónica de Jorge Lardé y Larín (El Diario de Hoy, 27.3.1983)
5. La Primera Tragedia Aérea en El Salvador. Una crónica de Jorge Lardé y Larín (El Diario de Hoy, 24.4.1983).
6. Desarrollo de la Aviación salvadoreña Una crónica de Jorge Lardé y Larín (El Diario de Hoy, 26.6.1983)
7. Diario Oficial, Tomos del 84 al 104.



IMPRESO EN
EL SALVADOR, C.A.
por: Asociación Institución
Salesiana

IMPRESA Y OFFSET RICALDONE

Final Av. Hno. Julio Gaitán,
Santa Tecla Tel.: (503) 2229-0308.
2,000 Ejemplares
c.4302 / febrero 2022
ventas@imprentaricaldone.com