



CENTENARIO DE LA
Aviación Militar Boliviana



FUERZA AÉREA BOLIVIANA



CENTENARIO DE LA
AVIACIÓN MILITAR BOLIVIANA

GESTIÓN DE MANDO

Gral. Div. Aé. Marcelo Javier Zegarra Gutiérrez
COMANDANTE GENERAL DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA

Gral. Brig. Aé. Gerardo Zabala Álvarez
JEFE DE ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FAB

Gral. Brig. Aé. Javier Elving Peña Wilde
INSPECTOR GENERAL DE LA FAB

SUPERVISIÓN Y CONTROL

Gral. Brig. Aé. José Arturo Troncoso Pereyra
JEFE DEL DEPARTAMENTO VI-CIENCIA Y TECNOLOGÍA EMGFAB

Gral. Brig. Aé. Pedro Iván Flores Soto
JEFE DEL DEPARTAMENTO II-INTELIGENCIA EMGFAB

DIRECCION ADMINISTRATIVA

Cnl. DAEN Julio Jorge Céspedes Quevedo
DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ADMINISTRATIVOS FAB

COMUNICACIÓN SOCIAL Y EDITORIAL AERONÁUTICA

Tcnl. DAEN Vladimir Freddy Larrea Chávez
DIRECTOR GENERAL DE COMUNICACIÓN SOCIAL Y EDITORIAL Y PUBLICACIONES AERONÁUTICAS FAB

COMUNICACIÓN SOCIAL FAB

My. PS Juan Valle Flores

My. PS Julieta Dávila Aranda

Prof. V Fernando Valencia Aguilar

Prof. V Andrea Sánchez Bustamante

Adm. V Ricardo Alfredo Ramírez Gutiérrez

Adm. V Daniel David Álvarez Arcani

EDITORIAL Y PUBLICACIONES AERONÁUTICAS FAB

REDACCIÓN E INVESTIGACIÓN HISTÓRICA

Sof. T.S. Aé. Ramiro Molina Alanes

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Sof. 2do. STA Wilmer Lima Chuquimia

Téc. V Álvaro Vidal Huanca Nacho

ADMINISTRACIÓN

Téc. II Guido Daniel Álvarez

Adm. II Mery Simoné Bustamante Peredo

IMPRESIÓN OFFSET Y ACABADO

Sof. 2do. STA Fermín Lutino López

Adm. III Álex Lutino López

Adm. IV Iván Nelson Chino Ticona

Adm. IV Juan Carlos Quispe Mamani

Adm. V Yuri Cristian Ramos Chino

Adm. V Ronald Rodrigo Flores Rondo

Ramiro Molina Alanes, autor de esta obra histórica literaria intitulada "Centenario de la Aviación Militar Boliviana 1923-2023", es Historiador de la Fuerza Aérea Boliviana.

INDICE

Presidente del Estado Plurinacional de Bolivia, Lic. Luis Alberto Arce Catacora	7
Ministro de Defensa, Abog. Edmundo Novillo Aguilar	8
Mensaje del Comandante en Jefe de las FF.AA. del Estado, Gral. Ejto Hugo Eduardo Arandia López.....	9
Mensaje del Comandante General de la Fuerza Aérea Boliviana.....	10
Mensaje del Jefe de Estado Mayor General de la FAB	11
Himno a la Fuerza Aérea Boliviana	12
Himno al Centenario de la Aviación Militar Boliviana.....	13
Medalla "Centenario de la Aviación Militar Boliviana"	14
HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA	15
Fuerza Aérea Boliviana, Reseña Histórica "El Aeróstato como Comienzo"	17
El Primer Ensayo de Vuelo en Bolivia.....	19
Segundo Intento de Vuelo en Bolivia.....	21
El Avión "Cóndor"	22
El Primer Vuelo de una Aeronave en Bolivia.....	27
Escuela de Aviación.....	31
Cnl. Juan Fernández Gonzales, Primer Director de la Escuela de Aviación	39
Raids y Récords Aéreos Internacionales	40
Guerra del Chaco	45
Tcnl. Rafael Pabón Cuevas.....	66
Organización y Estructura hasta 1957	70
Personalidades Célebres de la Aviación Militar Boliviana	73
Organización Primigenia de la Fuerza Aérea Boliviana.....	77
ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA FAB	81
I BRIGADA AÉREA "MCAL. BERNARDINO BILBAO RIOJA"	83
Grupo Aéreo de Caza "31" "Gral. Jorge Jordán Mercado"	84
Grupo Aéreo de Transporte "71" "Gral. Walter Arze Rojas"	85
Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "91" "Tte. Antonio Vargas Mercado"	86
Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "97" "My. Manuel P. Inchauste"	87
Grupo Aéreo Táctico "65" "Cnl. Av. Amalia Villa de La Tapia"	88
Servicio de Abastecimiento Aéreo "11" "Sof. Mtre. Téc. Amparo Gonzales Vargas"	89
Grupo Aéreo Presidencial "Bolivia"	90
II BRIGADA AÉREA "TTE. ALBERTO MONTAÑO"	91
Grupo Aéreo de Caza "34" "Tcnl. Rafael Pabón"	92
Grupo Aéreo de Búsqueda y Salvamento "51" "Cap. Carlos Estívariz Cardozo	94
Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "92" "Sbtte. Mario Calvo Gonzales"	95
Servicio de Mantenimiento Aéreo No. "2" "Tte. Arturo Mattos"	96
Grupo Contra Actos de Interferencia Ilícita "Libertador Simón Bolívar"	97
III BRIGADA AÉREA "TCNL. TELMO ROMERO GORENA"	98
Grupo Aéreo de Entrenamiento "21" "Tte. Augusto Escóbar Quiroga"	99
Grupo Aéreo de Entrenamiento "22" "Gral. Alberto Paz Soldán Pol"	100
Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "93" "Cnl. Emilio Árabe Claire"	101
Grupo Aéreo Táctico "61" "Gral. Luis García Pereira"	102
Grupo Aéreo de Reconocimiento y Exploración "83" "Tcnl. José Manuel del Carpio"	103
Grupo Aéreo Mixto	104
Grupo Aéreo de Seguridad Ciudadana "Gral. Jaime Niño de Guzmán Quiroz"	105
Servicio de Mantenimiento Aéreo No. "3"	106

IV - BRIGADA AÉREA "CAP. FAUSTINO RICO TORO"	107
Grupo Aéreo de Caza "33" "Cap. Arturo Valle Peralta"	108
Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "94" "Tte. Nicolás Rojas y Rojas"	109
Grupo Aéreo Táctico "63" "Tcnl. Luis Ernst Rivera"	110
V - BRIGADA AÉREA "CAP. HORACIO VÁSQUEZ"	111
Grupo Aéreo de Transporte "72" "Cap. Fabián Monasterios Claire"	112
Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "95" "Tte. Humberto Orellanos Viruez"	113
Grupo Aéreo Táctico "62" "Tcnl. Nataniel Verduguez Terceros"	114
Grupo Aéreo Táctico "64" "Gral. Alfredo Santalla Esprella"	115
Servicio Nacional de Aerofotogrametría	116
Transportes Aéreos Bolivianos	117
Transporte Aéreo Militar - Empresa Pública	118
Empresa de Servicios Aéreos Bolivianos.....	119
INSTITUTOS DE PREGRADO Y POST GRADO	121
Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch Becerra"	123
Politécnico Militar de Aeronáutica "Sbtte. José Max Ardiles Monrroy"	125
Escuela Militar de Música de la FAB "Sgto. My. José Santos Vargas"	127
Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo "Gral. Fza. Aé. René Barrientos Ortuño"	128
Escuela de Perfeccionamiento Técnico Aeronáutico "Tcnl. Av. Julio Seeghers Ramírez"	129
Unidad Educativa de la Fuerza Aérea "Tcnl. Rafael Pabón Cuevas"	130
Escuela de Idiomas de la FAB "Gral. Div. Aé. Javier Cerruto Calderón de la Barca"	131
Centro de Entrenamiento Aeronáutico.....	132
Banda de Música de la FAB	133
FUERZAS DE TAREA AÉREA, COSDEA Y GVYCA	135
Fuerza de Tarea Aérea "Diablos Rojos"	137
Fuerza de Tarea Aérea "Diablos Negros"	138
Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo	139
Grupo de Vigilancia y Control Aéreo.....	140
DIRECCIONES GENERALES FAB.....	141
Dirección General de Asuntos Administrativos	143
Dirección General de Desarrollo y Bienestar Social.....	143
Dirección General de Editorial y Publicaciones Aeronáuticas	143
Dirección General de Bienes y Patrimonio	143
Dirección General de Seguridad Operacional.....	143
Dirección de Asuntos Civiles y Participación al Desarrollo Integral.....	144
Dirección General de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario.....	144
Dirección General de Asuntos Internacionales.....	144
Dirección General de Auditoría Interna	144
Dirección General de Asuntos Jurídicos.....	144
Dirección General de Unidades de Producción.....	144
Dirección General de Infraestructura.....	144
Dirección General de Planificación, Proyectos y Doctrina.....	145
Dirección General de Archivo Central	145
Dirección General de Comunicación Social	145
Dirección de Entrenamiento Físico Deportivo FAB	145
Dirección General de Aeronaves de Estado	145
Dirección General de Convenios Institucionales.....	145
Dirección de Tecnologías de Información y Comunicaciones.....	146

Dirección General de Comunicación, Redes y Meteorología.....	146
Centro Médico Aeronáutico No. "1"	146
Centro Médico Aeronáutico No. "2"	146
Centro Médico Aeronáutico No. "3"	146
GRUPOS SAR - FAB.....	147
Grupo de Voluntarios SAR-FAB	149
ESCUADRILLAS ACROBÁTICAS	153
Escuadrilla "Mustang"	155
Escuadrilla "Cóndores"	156
Escuadrilla Acrobática "Azul"	156
Escuadrilla "Scorpio"	156
Escuadrilla "Tricolor"	158
INDUSTRIA AERONÁUTICA.....	159
La Industria Aeronáutica Boliviana.....	161
MUSEOS	167
Museos Aeronáuticos Militares	169
LLEGADA DE AERONAVES.....	181
Arribo de Aeronaves para la FAB.....	183
La FAB en la "Era del Jet" a 50 años de ese hito histórico	191
Arribo de los primeros "Raven" II para la FAB	193
AERONAVES DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA	195
ESPECIALIDADES DE LA FAB	219
Especialidades en la Fuerza Aérea Boliviana	221
LA MUJER EN LA FAB.....	235
La mujer en la Fuerza Aérea Boliviana	237
Sof. Mtre.Téc. Amparo Gonzales Vargas, Primera Aerotécnica Militar Boliviana	239
ASOCIACIÓN DE ESPOSAS DE LA FAB.....	245
Asociación de Esposas de la Fuerza Aérea Boliviana	247
GALERÍA DE COMANDANTES GENERALES DE LA FAB.....	251
Galería de Comandantes	253
ALTO MANDO DE LA FAB	
EN EL CENTENARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR BOLIVIANA.....	259
BIBLIOGRAFÍA	260



Saludo del Sr. Presidente del Estado Plurinacional de Bolivia

***E**s un honor para mi que el centenario de la aviación militar boliviana se celebre durante mi gestión presidencial, debido a su incalculable aporte para el desarrollo y defensa de nuestra Patria. La creación de la Escuela Militar de Aviación, como primer instituto para la formación de pilotos de combate en nuestro país, fue un 12 de octubre de 1923, fecha que guarda un significado especial no solo para las Fuerzas Armadas del Estado Plurinacional de Bolivia, sino para nuestra sociedad en su conjunto.*

En esta fecha histórica, deseo resaltar el rol desempeñado por toda una generación de valientes aviadores en la defensa de nuestro espacio aéreo durante la Guerra del Chaco, en la que se hicieron inmortales nombres como los de Alberto Paz Soldán, Jorge Jordán Mercado, Luis Ernst Rivera, José Ardiles Monrroy, Arturo Valle, Mario Calvo y Rafael Pabón, entre muchos otros. Desde entonces, ese ejemplo ha guiado a los pilotos bolivianos en el cumplimiento de su misión de garantizar la soberanía de nuestro Estado sobre sus cielos.

En segundo lugar, destaco el aporte de la aviación militar boliviana en la difícil tarea de integrar territorialmente a nuestra Patria, con la decisiva concurrencia de empresas como Transportes Aéreos Bolivianos (TAB), hasta el día de hoy la única con la capacidad necesaria para transportar grandes volúmenes de carga dentro y fuera de nuestras fronteras nacionales, y que durante décadas libró de un costoso aislamiento a cientos de poblaciones alejadas de los principales centros urbanos de nuestro país.

No olvidemos que integración es unidad, y que el valioso aporte de los vuelos de nuestros pilotos ha sido fundamental para lograr mantener la cohesión y la unidad de nuestra Bolivia. Hoy, esa unidad demanda mayores esfuerzos, porque sobre la base de ello es posible emprender las más grandes obras y afrontar todos los desafíos.

Y finalmente, es preciso mencionar el elemento indispensable de modernización técnica y doctrinaria de nuestras Fuerzas Armadas, a través de la labor de pilotos y técnicos que con dedicación y esfuerzo avanzan en un mundo de vertiginosos cambios que trae consigo el desarrollo tecnológico en este campo de la industria de la aviación, que hoy es capaz de producir vehículos de combate aéreo no tripulados a los que debe adaptarse la estrategia del militar boliviano, para enfrentar desafíos como el contrabando, el narcotráfico y el crimen organizado.

Saludamos este siglo de Bolivia sobre los cielos reconociendo la entrega, valentía y profesionalismo de la aviación militar boliviana, como pilar de unas Fuerzas Armadas comprometidas con su misión de resguardar nuestra soberanía, nuestros recursos naturales y el respeto a nuestra Constitución, impulsando la consolidación del Estado Plurinacional de la mano del pueblo humilde y trabajador en el camino hacia el Vivir Bien.

Luis Alberto Arce Catacora
**PRESIDENTE DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
Y CAPITÁN GENERAL DE LAS FF.AA. DEL ESTADO**



Abog. Edmundo Novillo Aguilar
MINISTRO DE DEFENSA



Mensaje del Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas del Estado

A todos los componentes de la Fuerza Aérea Boliviana:

El Centenario de la Aviación Militar Boliviana es trascendental e histórico, porque significa cien años de valentía, servicio y dedicación al resguardo de nuestra Patria.

La Aviación Militar Boliviana es símbolo de nuestra soberanía, testimonio de audacia y coraje de todos aquellos que han surcado los cielos en defensa de Bolivia.

Desde sus inicios ha sido parte integral de nuestras Fuerzas Armadas del Estado, garantía de seguridad y herramienta en la búsqueda constante de progreso.

A lo largo de estos 100 años, nuestros aviadores demostraron un permanente compromiso con Bolivia, respondiendo a llamados de emergencia, contribuyendo a la protección de nuestras fronteras y participando en misiones humanitarias, que llevaron esperanza y ayuda a lugares necesitados. Su labor incansable y de sacrificio es fundamental para el desarrollo de nuestro país.

Honramos a todos aquellos que han formado parte de la Aviación Militar Boliviana, desde los pioneros, hasta los pilotos y personal de apoyo. Cada uno de ellos contribuyó a la construcción de una Fuerza Aérea sólida, comprometida con el bienestar de nuestro amado suelo.

Mirando hacia el futuro, les exhorto a renovar el compromiso con la capacitación y adaptación a los desafíos cambiantes que nos esperan.

Celebremos este centenario con gratitud y reconocimiento. Reconozcamos la valentía y sacrificio de los aviadores y tengamos presente que su labor es fundamental para la paz y el desarrollo del país.

Gracias a todos por su servicio y compromiso con nuestra querida Patria.

Gral. Ejto. Hugo Eduardo Arandia López
COMANDANTE EN JEFE DE LAS FUERZAS ARMADAS DEL ESTADO



Mensaje del Sr. Comandante General de la Fuerza Aérea Boliviana

El destino y la providencia me han brindado el singular privilegio y la satisfacción personal de ejercer el mando de la Fuerza Aérea Boliviana en una de las etapas más trascendentales de su historia, como es la solemne conmemoración del Centenario de la Aviación Militar Boliviana.

En tal virtud, tengo el honor y el privilegio de presentar este libro que al margen de resumir cien años de fecunda y gloriosa vida institucional, constituye un ferviente homenaje a esa pléyade de visionarios aviadores militares que sin más razones que su decisión, su interés y patriotismo, dieron vida a nuestra aviación militar. El legado que proclama su insuperable esfuerzo es la Fuerza Aérea misma, prodigio de vigor, ejemplo de generaciones y patrimonio del alma aeronáutica nacional.

Nuestras esforzadas alas militares, que con esfuerzo y sacrificio conquistaron los diáfanos pero complejos cielos de la Patria; que se cubrieron de gloria en la fratricida Guerra del Chaco, en la actualidad se consagraron a la vinculación aérea entre los jirones más apartados del país, a las encomiables labores de búsqueda y rescate, a la acción cívica, al apoyo a la lucha contra el flagelo del narcotráfico y, a la ejecución de medidas para la seguridad y salvaguardia de nuestra soberanía aeroespacial.

Tengo la convicción de que todos quienes tenemos el orgullo y el privilegio de pertenecer a la Institución Aérea Militar, somos herederos de un honroso legado de logros, valores y tradiciones que constituye su esencia y fortaleza; el auspicioso presente de nuestra Fuerza Aérea es el resultado del brío y perseverancia, dedicado y motivado de muchas generaciones, de una verdadera legión de aviadores que en distintas épocas, especialidades y jerarquías, entregaron lo mejor de sí para consolidarla y hacerla progresar.

La Paz, octubre 12 de 2023

Gral. Div. Aé. Marcelo Javier Zegarra Gutiérrez
COMANDANTE GENERAL DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA



*Mensaje del Sr.
Jefe de Estado Mayor
General de la Fuerza Aérea
Boliviana*

La solemne conmemoración del Centenario de la Aviación Militar Boliviana, me brinda la grata y honrosa oportunidad de tributar mi más sincero homenaje de admiración y respeto a los pioneros, héroes y personalidades notables que fueron protagonistas insuperables en su historia, porque poseídos de un gran sentido de responsabilidad, un enorme espíritu de decisión y un claro concepto de los factores que constituyen el Poder Aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia, edificaron con desvelo, desinterés y devoción, los sólidos pilares donde se asentó la gloriosa Fuerza Aérea Boliviana.

Las venerables generaciones de caballeros del aire que nos precedieron, estaban convencidos que para obtener el pleno rendimiento de esta nueva dimensión de la guerra, desarrollaron conceptos estratégicos, de mando, doctrinarios, orgánicos, logísticos y administrativos, adecuados a la aeronáutica militar moderna.

Asimismo, deseo felicitar muy efusivamente al abnegado y entrañable personal de la Institución, en sus diferentes grados, jerarquías y especialidades, que siguiendo ese glorioso legado, vienen cumpliendo sus específicas funciones con la proverbial disciplina, profesionalismo y espíritu de cuerpo que les caracteriza.

La Paz, octubre 12 de 2023

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Gralla". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

Gral. Brig. Aé. Gerardo Zabala Álvarez
JEFE DE ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA

HIMNO A LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA

Letra: Julio de la Vega Rodríguez
Música: Gustavo Navarre Viscarra

Desde el norte y el sur
la Fuerza Aérea llegó
y el oeste al oriente
de la Patria se unió

Escuadra que se eleva hasta el cénit
rozando la cimera de la luz,
señala su destino hecho a subir
y dar el testimonio del azul

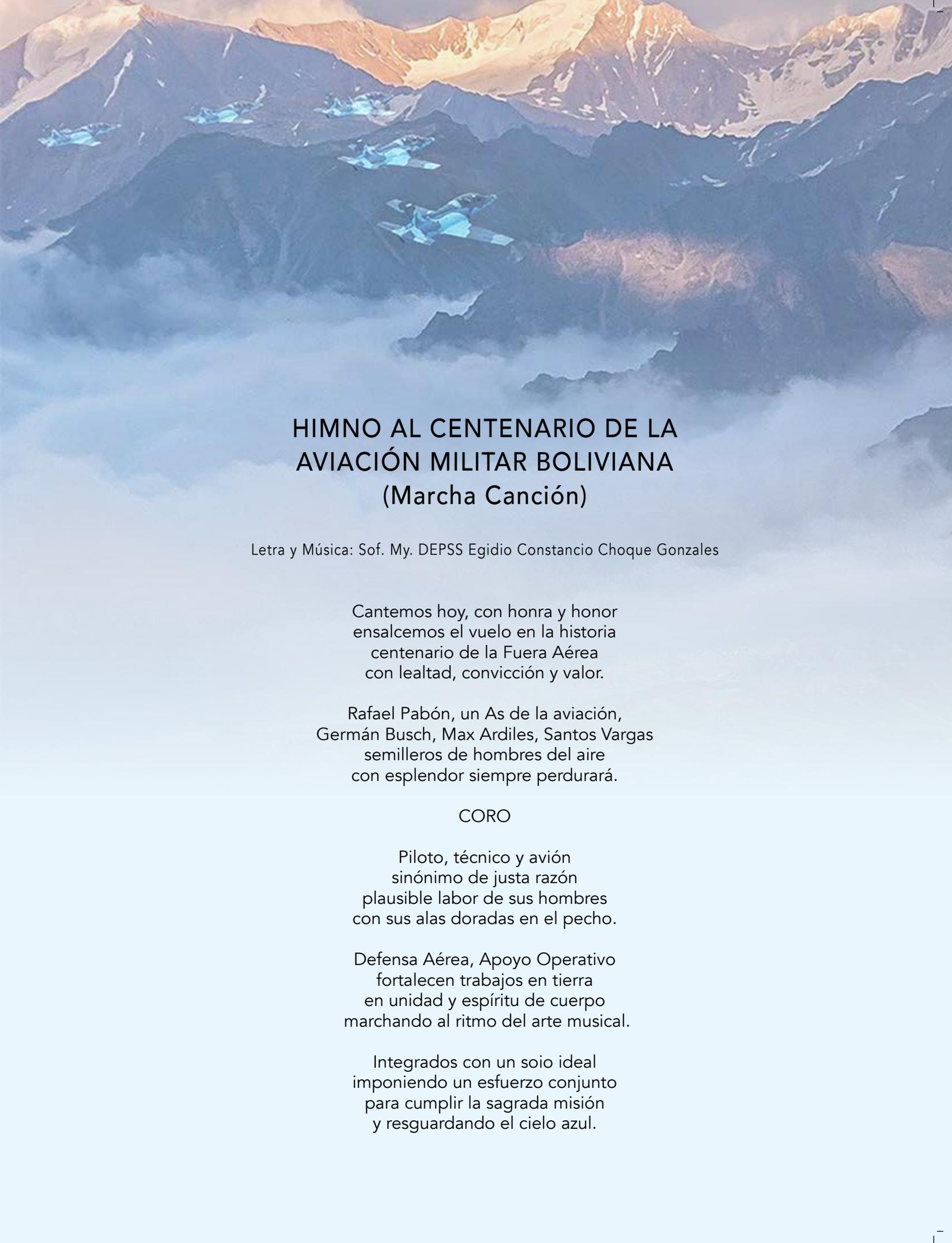
CORO
En la guerra fue el valor
luchador, defensor;
y es impulso nacional
del progreso en la paz

Mirará la altitud
tu volar sobre un alba de mar
y en la ardiente latitud
tu llegada el tucán

La Patria es la montaña bajo el sol
y el llano tropical y el valle en flor,
y el vuelo de tu avión les llevará
mensaje fraternal de ayuda y paz.

CORO
En la guerra fue el valor
luchador, defensor;
y es impulso nacional
del progreso en la paz





HIMNO AL CENTENARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR BOLIVIANA (Marcha Canción)

Letra y Música: Sof. My. DEPSS Egidio Constancio Choque Gonzales

Cantemos hoy, con honra y honor
ensalcemos el vuelo en la historia
centenario de la Fuerza Aérea
con lealtad, convicción y valor.

Rafael Pabón, un As de la aviación,
Germán Busch, Max Ardiles, Santos Vargas
semilleros de hombres del aire
con esplendor siempre perdurará.

CORO

Piloto, técnico y avión
sinónimo de justa razón
plausible labor de sus hombres
con sus alas doradas en el pecho.

Defensa Aérea, Apoyo Operativo
fortalecen trabajos en tierra
en unidad y espíritu de cuerpo
marchando al ritmo del arte musical.

Integrados con un soio ideal
imponiendo un esfuerzo conjunto
para cumplir la sagrada misión
y resguardando el cielo azul.

MEDALLA "CENTENARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR BOLIVIANA"



DESCRIPCIÓN HERÁLDICA

De acuerdo a los tratados sobre heráldica, esta singular distinción consta de los siguientes elementos:

Una Cruz de Malta esmaltada en oro, que representa el valor, la gloria y el honor; con tres cabezas de cóndor estilizadas en oro entre sus brazos, propias de la iconografía tiwanakota, milenaria cultura ancestral de Bolivia.

Escudo: Redondo, cortado y bordelado en azur, símbolo de justicia, majestad y celo; en jefe, la inscripción en oro "FUERZA AÉREA BOLIVIANA". En punta 1923 – 2023 en medio de dos estrellas en oro de cinco puntas. El color dorado simboliza el sol, la nobleza, la riqueza, el esplendor y la caballeridad.

Pieza honorable: El número 100 conformado por una hélice bipala de un avión antiguo y dos aros concéntricos; dentro de uno de los cuales aparece la figura de un monoplano Morane Saulnier MS-35 sobre el nevado Illimani, que representa a la Escuela de Aviación creada en 1923 y a la ciudad cuna de su nacimiento; en el otro, emerge una aeronave de empleo K-8

"Karakorum"; y al fondo un radar, que simbolizan la responsabilidad de la Fuerza Aérea en el resguardo y el control de nuestro espacio aéreo; en la parte inferior de la aeronave una estela con nuestra tricolor nacional. En la parte inferior se inscribe el elocuente lema del centenario: "Más alto, más lejos más veloz", que constituye una premisa de la evolución histórica de la Fuerza Aérea Boliviana.

Esta medalla pende a través de una anilla de una cinta azur orlada en oro.

La réplica de la "Medalla de Honor" constituye de un rectángulo de color azur: Estará determinada por una barra horizontal color azul pleno, bordelado en oro.

ESTA MEDALLA FUE ELABORADA POR:

*Cnl. DAEN Julio Jorge Céspedes Quevedo
Tcnl. DAEN Vladimir Freddy Larrea Chávez*

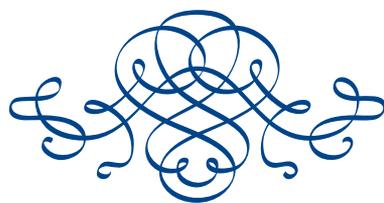
DISEÑO DE LA MEDALLA

Téc. V Álbaro Vidal Huanca Nacho

DESCRIPCIÓN HERÁLDICA

Sof. T.S.Aé. Ramiro Molina Alanes

HISTORIA DE LA
FUERZA AÉREA
BOLIVIANA



FUERZA AÉREA BOLIVIANA

RESEÑA HISTÓRICA

EL AERÓSTATO COMO COMIENZO

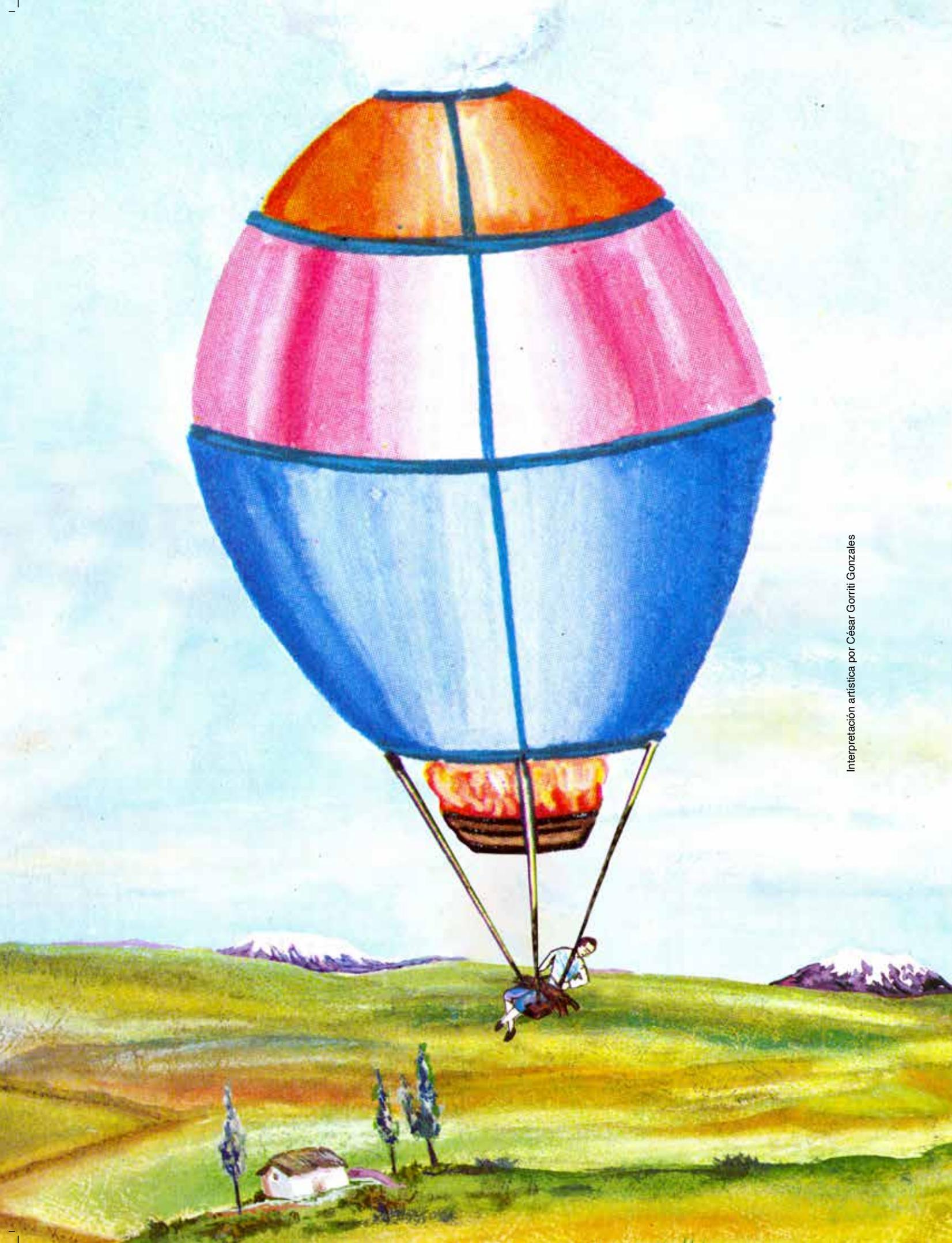
A fines del siglo XIX, cuando sólo las aeronaves más livianas que el aire dominaban los cielos del mundo, el 7 de mayo de 1871 se realizó la primera ascensión de un globo aerostático tripulado en el país. El improvisado aeronauta fue Apolinar Zeballos, que arribó del Perú con la compañía circense “La Familia Buislay”, quien construyó un aeróstato con tocuyo y otros materiales adquiridos en la ciudad de La Paz.

Al respecto, el periódico “El Republicano” de 10 de mayo de 1871 consigna: *“Contra nuestros pronósticos del aciago domingo 7, ha tenido lugar la escena sorprendente y admirable de la ascensión aérea. La concurrencia en la plaza de El Acho era numerosa, apiñada. Las bocacalles de la plazuela de S. Pedro, estaban cubiertas de jente (sic): las torres, el alto de Santa Bárbara y las ventanas dominantes, no dejaban ningún vacío. El globo monstruo comenzó a inflarse a la una y media de la tarde; a las dos de ella, se elevó con buen resultado el globo pequeño que debía determinar la dirección del aire... con admiración de todos a las cuatro de la tarde, se elevó majestuosamente*

ese monstruo que llevaba arrastrado un hombre que se ajitaba (sic) y azotaba en el aire, como la víbora en el pico de la águila. Su ascenso fué hasta el nivel del alto de esta Ciudad y comenzó a descender lentamente hasta pocas cuerdas, al sud del lugar en que se elevó, con grande satisfacción del público”.⁽¹⁾

Tres décadas después, en mayo de 1901, “a bordo de su vetusto y endeble globo Montgolfier modelo 1783, el aeronauta Eduardo Laiselle realizó una espectacular ascensión aeronáutica en la ciudad de Cochabamba; si bien era de nacionalidad estadounidense, radicaba en Chile desde sus 19 años; incluso como integrante del Batallón Quillota, participó en la Guerra del Pacífico defendiendo la causa de su país adoptivo. Similares demostraciones realizó el 4 y 31 de julio de 1901 en Oruro y La Paz, respectivamente”⁽²⁾.

-
- (1) Pradel Barrientos, José. “En Bolivia, la primera ascensión en globo fue en 1871. Revista “Ecos” de 24 de abril de 2022.
 (2) Molina Alanes, Ramiro. “Bolivia, Chile y la Aeronáutica”, VIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, 1996 Pág. 44)



Interpretación artística por César Gorriti Gonzales

EL PRIMER ENSAYO DE VUELO EN BOLIVIA

En febrero de 1913 se recibió la proposición de los hermanos italianos Miguel y Napoleón Rapini para efectuar vuelos en la ciudad de La Paz y contribuir a resolver el problema de su aplicabilidad en el Ejército de Bolivia.

De esta manera, el 13 de abril de 1913, con la presencia del Presidente de la República, Dr. Eliodoro Villazón, Ministros de Estado y altos oficiales del Ejército y un público compuesto por casi diez mil personas ansiosas de verificar el novedoso espectáculo aéreo anunciado, se realizaron las pruebas de vuelo. Después de un intento fallido de Miguel, Napoleón tomó el mando del monoplano Bleriot denominado "Alexandrina"; *"..corrió por tierra una larga distancia, llegando a un terreno lleno de piedras, hasta que al fin llegó a elevarse a una altura de dos metros y medio más o menos. El público abandonando su sitio invadió la pista, se colocó detrás y a los costados del aparato, llevado por la creciente curiosidad; Napoleón Rapini que se hallaba impaciente y temeroso de una desgracia con el público, trató de alzarse más, cuando de improviso notó que a pocos metros de él, se hallaba una red de hilos telegráficos; para esquivar el peligro, hace un viraje demasiado estrecho, notando que está a punto de herir a algunos espectadores con las alas del aeroplano, dada la pequeña altura en que se encontraba. En ese instante el aviador toma una resolución suprema*

e intenta aterrizar violentamente. El aeroplano cae en tierra y es arrojado sobre el ala derecha por una racha de viento". ("El Tiempo", 15 de abril de 1913)

A raíz de la violenta caída, el fuselaje se partió por la mitad, quebrándose además el ala derecha, el tren de aterrizaje y la hélice, que obviamente causó serios desperfectos en el motor. Mientras que el piloto recibió una herida en la pierna izquierda y un fuerte golpe en la cabeza, felizmente sin mayores consecuencias.

Si bien, el fracaso del primer intento de vuelo en Bolivia se atribuye a causas ajenas a los aviadores, también intervinieron decisivamente las condiciones meteorológicas adversas y el factor técnico, traducido en la baja potencia del motor y la reducida superficie alar de la frágil aeronave, que fueron insuficientes para vencer la extrema altitud en la que se encuentra El Alto.

(1) Molina Alanes, Ramiro, Hitos Históricos de la Aviación Militar Boliviana, Págs. (7-12).



Foto: Amalia Villa de la Tapia

El monoplano Bleriot traído a Bolivia por los hermanos Rapini fue motivo de permanente atracción y curiosidad; en la toma, el Presidente Villazón y sus ministros posan delante de la aeronave momentos previos a la esperada prueba.



Foto: Amalia Villa de la Tapia

Los afamados aviadores italianos Miguel y Napoleón Rapini tuvieron la honra histórica de ser los primeros en traer un aeroplano a Bolivia con la premisa de implantar la aviación en el país.

SEGUNDO INTENTO DE VUELO EN BOLIVIA

Después de realizar espectaculares vuelos en Arica, Chile, el aviador chileno Clodomiro Figueroa acompañado del alumno aviador boliviano Emanuel Aramayo y los mecánicos chilenos Guillermo Tapia y Manuel Vergara, arriba a la ciudad de La Paz el 27 de julio de 1915. La prensa paceña alborozada decía: *“Muy pronto, el pueblo de Bolivia va a contemplar el más grandioso espectáculo del siglo XX, donde se reúnen a la par el genio científico y el valor intrépido del hombre”* ⁽¹⁾.

Sorpresivamente, el día anterior a la llegada a La Paz de Aramayo y sus acompañantes, también había arribado a Oruro otro compatriota suyo, el no menos famoso aviador Luis Omar Page, trayendo por vía férrea su monoplano Bathiat-Sánchez de 80 H.P. denominado “Punta Arenas”, con el cual desde los campos de Papelpampa, muy cerca de esa ciudad, el 30 de julio de 1915 intentó inútilmente develar el mito de la altura y convertirse en el primer aviador en surcar los cielos de Bolivia.

Por su parte, Figueroa y Aramayo ante la expectativa de toda la población paceña, el 1 de agosto de 1915, infructuosamente trataron de levantar vuelo en El Alto de la ciudad de La Paz; el fiasco fue rotundo debido a la poca potencia motriz de los monoplanos Bleriot de 80 H.P. que trajeron, cuyos nombres eran “Valparaíso” y “Tucapel”.

Convencidos de su fracaso, el grupo de Figueroa abandona Bolivia con rumbo al Perú. Sin embargo, Luis O. Page realizó otros intentos de vuelo en Viacha (2 de agosto), Corocoro (19 de agosto),

El Alto de La Paz (22 de agosto) y Uncía (7 de septiembre); en ninguna de estas pruebas tuvo éxito, más aún, en esta última población a una altura de 6 metros se dio vuelta el aparato cayendo a tierra estrepitosamente, causando contusiones en las piernas y costillas del intrépido aviador.

Una vez repuesto de sus heridas y reparado el aparato, el 5 de noviembre realizó en Cochabamba sus últimas pruebas; al respecto la prensa dijo de él: *“La volación (sic) que se propuso efectuar el aviador Luis O. Page a cinco leguas de la ciudad, resultó un verdadero fracaso. Se movió como una rueda de molino, sin dar una vuelta ni elevarse un centímetro”* ⁽²⁾.

Pese a sus denodados intentos y continuos contrastes, el mérito de Page consiste en que demostró que la aviación en Bolivia no era imposible ya que sólo se requería de aeronaves especiales.

NOTAS:

- (1) El Diario 28 de julio de 1915
(2) El Diario 6 de noviembre de 1915

Compendio: Molina Alanes, Ramiro, “Bolivia, Chile y la Aeronáutica”, VIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, 2003. Pág. 45)

EL AVIÓN "CÓNDOR"

Los infructuosos intentos de vuelo realizados por los aviadores italianos y chilenos en Bolivia, determinaron la adquisición de una aeronave especial y adecuada para nuestro medio.

Para este importante proyecto se designó al Intendente de Guerra, Cnl. Adalid Tejada Fariñas, quien al constituirse en Buenos Aires, Argentina en marzo de 1917, no pudo encontrar un avión apropiado, por lo que decidió contratar al inmigrante italiano Andrés Tomsich, para que construya en nuestro país un avión de especiales características, es decir, que pueda despegar y aterrizar a 4.093 m.s.n.m.

Con la plena convicción de que el proyecto sería un éxito, también contrató al prestigioso aviador danés Albert Jarfelt.

De acuerdo a los requerimientos de Tomsich, se adquirió todo el material y las herramientas necesarias, no sólo para la construcción, sino para futuras reparaciones de la proyectada aeronave.

En predios de la Intendencia de Guerra de la ciudad de La Paz, se inició la febril y entusiasta construcción de un biplano con estructura íntegramente de madera y revestida de tela, al que se le denominó "Cóndor", en homenaje a la majestuosa y sagrada ave de nuestra ancestral cultura andina.

Concluida la construcción, el prototipo fue trasladado a Viacha, cerca del cerro Letanías, donde se había construido un hangar provisional y preparado un campo de aterrizaje.

En medio de una expectativa general, la primera prueba de vuelo se realizó el 4 de noviembre de 1917; el resultado fue totalmente adverso.

Después de haberse realizado algunas modificaciones, especialmente en la hélice, el 28 de noviembre de ese mismo año se realizó un nuevo intento de vuelo; pero, al decolar el aparato capotó, dañándose parcialmente, pero felizmente con el piloto ileso. El constructor inculpó el fiasco a la impericia de Jarfelt, y para salvaguardar su situación moral, su responsabilidad y cumplir su compromiso de resolver la aviación en el altiplano, trajo por su cuenta y riesgo al aviador argentino Antonio Chuimiento.

Este experimentado aviador, el domingo 7 de abril de 1918 realizó la prueba definitiva; pero el aparato cayó y quedó invertido, saliendo el piloto con una fractura en la pierna izquierda y otra en la clavícula. El aeroplano quedó con desperfectos sin importancia.

Ante este nuevo fracaso, el aviador boliviano Tte. Horacio Vásquez, recientemente brevetado en la Argentina, el 14 de agosto de 1918 realizó una última prueba; pero, en momentos de elevarse cayó estruendosamente; si bien el piloto salió con heridas leves, del aparato sólo quedaron despojos.

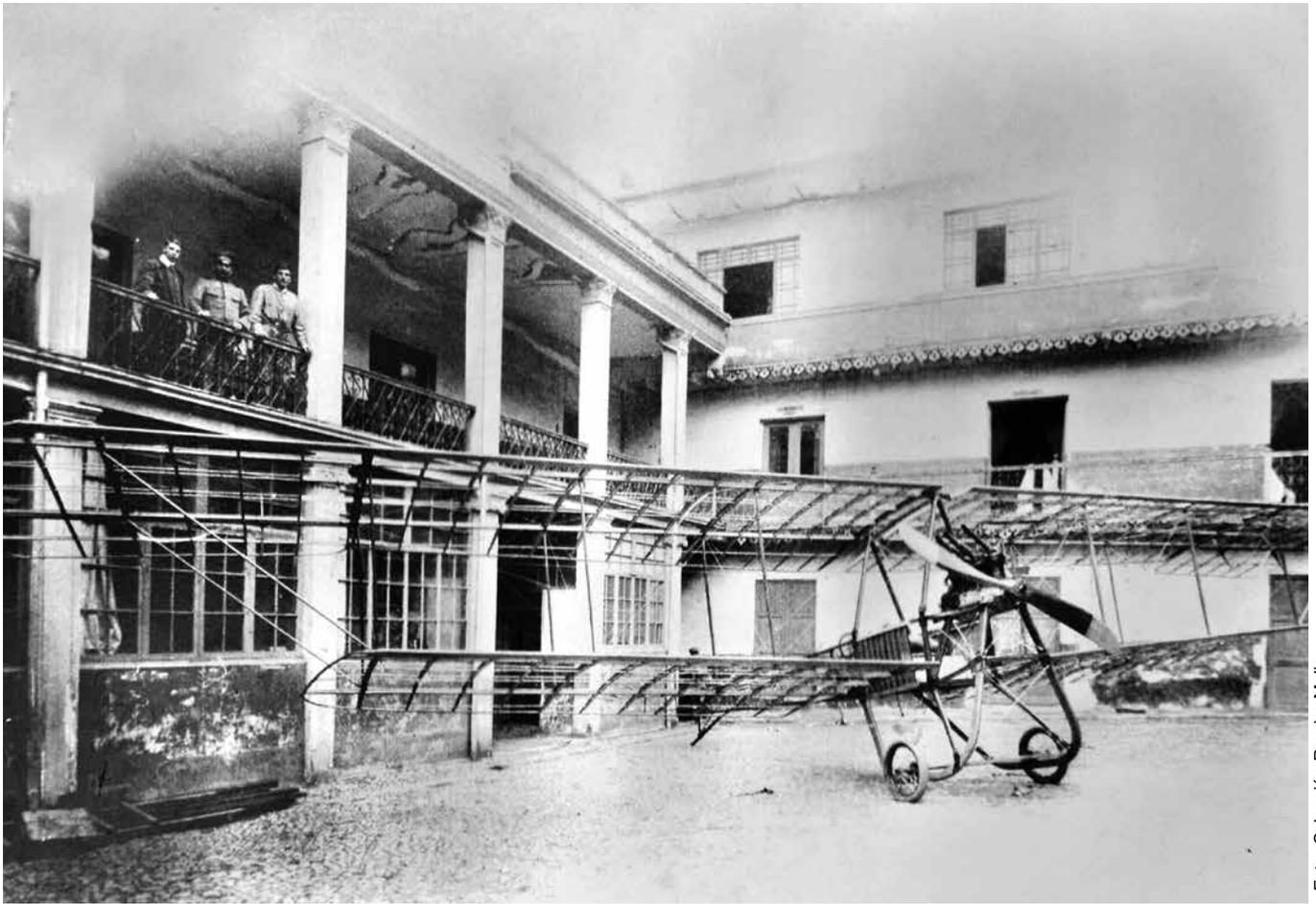


Foto: Colección Ramiro Molina

En esta fotografía tomada en predios de la Intendencia de Guerra, se puede apreciar la estructura de la aeronave y el motor "Argus" con que estaba equipada.

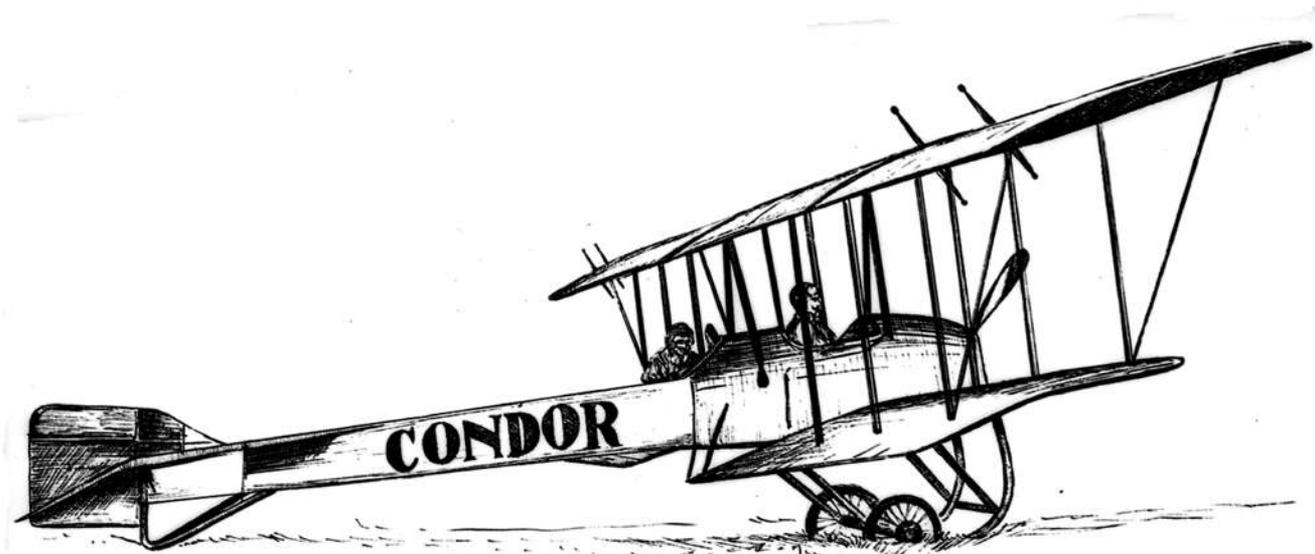
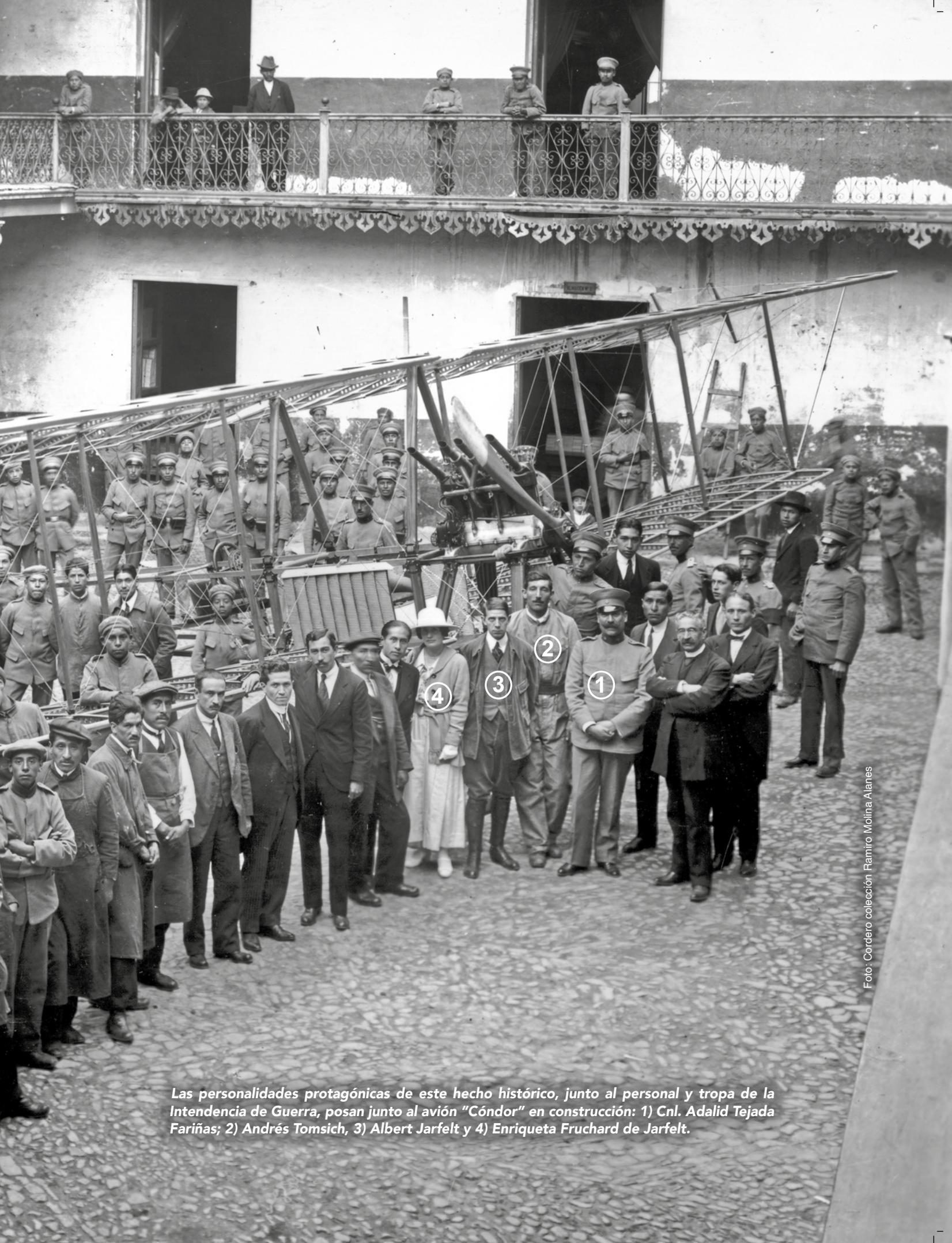


Foto: Amalia Villa de la Tapia

Dibujo del avión "Cóndor" de acuerdo a una fotografía publicada en la época.





Las personalidades protagonistas de este hecho histórico, junto al personal y tropa de la Intendencia de Guerra, posan junto al avión "Cóndor" en construcción: 1) Cnl. Adalid Tejada Fariñas; 2) Andrés Tomsich, 3) Albert Jarfelt y 4) Enriqueta Fruchard de Jarfelt.

Interpretación artística de Álvaro Huanca Nacho



El triplano Curtiss "Wasp", no sólo rompió el mito de la imposibilidad del vuelo en Bolivia, sino que batió el récord sudamericano de altura al sobrevolar el coloso Illimani.

EL PRIMER VUELO DE UNA AERONAVE EN BOLIVIA

Luego de un serio estudio técnico-científico, se decidió adquirir una aeronave capaz de operar en las alturas, es decir, con una adecuada superficie alar y un potente motor. De esta manera, en 1919 se adquirió de la fábrica Curtiss Airplane de los Estados Unidos, la máquina apropiada: un triplano Curtiss "Wasp" 18T-2 provisto de un motor K12 de 400 H.P., contratándose además los servicios del eminente piloto norteamericano Cap. Donald Hudson y los experimentados mecánicos, Robert Albaugh y William Birren, quienes arribaron a la ciudad de La Paz vía Arica para constituirse en instructores de la proyectada Escuela Militar de Aviación.

Mientras que el triplano, que también llegó a través de ese puerto chileno, fue ensamblado por los mecánicos estadounidenses y el Ing. boliviano Germán Alberdi, dentro del primer hangar construido específicamente para el histórico suceso por el Tcnl. Ing. Meredia Villarreal, el cual perdura hasta hoy como silente testigo de esa proeza.

Aproximadamente a las 17:15 del memorable 17 de abril de 1920, los diáfanos cielos de Bolivia fueron sometidos por esa histórica aeronave. El Cap. Donald Hudson y el Mec. Robert Albaugh tuvieron la honra histórica de develar el mito de la altura volando por primera vez en nuestro país.

La impresión y el frenesí del pueblo paceño están reflejados en esta breve pero elocuente nota periodística: *"...con una majestad que encaran los colosos que vencen las dificultades de la naturaleza, evoluciona la nave sobre esta ciudad... atónitos dirigimos la vista al espacio siguiendo con el sentimiento y con el alma la marcha rápida del avión que rasgaba los aires dejando tras sí una blanquecina estela"* ⁽¹⁾.

De igual manera, otro testigo presencial de esa proeza, el connotado periodista Ángel Salas ("Bonsoir") consigna: *"Una algazara general saludó al intrépido aviador. Vítores, aplausos que nacían de todos los transeúntes que detuvieron su marcha. Vale decir, se paralizó el tráfico en la ciudad, porque todos, como electrizados, levantaron la vista sondeando el etéreo espacio y siguiendo la marcha del triplano... Tres minutos duró la gratísima sensación que los bolivianos hemos podido experimentar en estos tiempos de progreso y de civilización"* ⁽²⁾

El 18 de mayo de 1920 al sobrevolar el nevado Illimani, batió el récord sudamericano de altura; al día siguiente realizó un raid a la ciudad de Oruro; pero, en el vuelo de retorno por desperfectos en el motor del "Wasp", se vio obligado a ejecutar un aterrizaje de emergencia en inmediaciones de Sica Sica, dañándose seriamente el aparato.

Pese a que el 23 de junio de 1920 se promulgó el Decreto Supremo que creaba la Escuela Militar de Aviación, donde el Tcnl. Donald Hudson, estaba consignado como Jefe de Pilotos, al no haberse podido reparar el triplano ni adquirir aeronaves similares, el gobierno decidió rescindir su contrato; por lo cual, junto al Albaugh y Birren retornó a su país.

NOTAS

- (1) El Diario de 18 de abril de 1920
 (2) Revista Aeronáutica No. 23 Pág. 10. 1967

Molina Alanes, Ramiro. Hitos Históricos de la Aviación Militar Boliviana. Págs. 33-37





Momentos antes del histórico primer vuelo en Bolivia, aparecen junto al "Wasp" los protagonistas de esta memorable gesta junto a sus esposas y personeros de la Embajada de Estados Unidos.



El Cap. Donald Hudson fue As de la aviación norteamericana en la 1ra. Guerra Mundial.

ESCUELA DE AVIACIÓN

El 12 de octubre de 1923 se abre para Bolivia una promisoriosa etapa para garantizar su soberanía aeroespacial y concretar un largo anhelo de integración nacional, así como soslayar su pernicioso e injusto enclaustramiento marítimo. Ese histórico día, en virtud al Decreto Supremo de 7 de septiembre de 1923, en un solemne y concurrido acto, el Presidente de la República, Dr. Bautista Saavedra, inauguró oficialmente en las planicies de El Alto de la ciudad de La Paz, la anhelada Escuela de Aviación "...bajo patrocinio de la Presidencia de la República y dependencia del Ministerio de Guerra y Estado Mayor General, para formar en ella pilotos nacionales destinados a los servicios de aeronavegación militares y civiles del país" ⁽¹⁾.

PERSONAL Y ALUMNOS FUNDADORES

En concordancia con el Decreto Supremo de creación de la Escuela de Aviación, este instituto fue estructurado de la siguiente manera:

Tcnl. (Art.) Juan Fernández Gonzales
DIRECTOR GENERAL

Cap. (Av.) Raúl Vargas Guzmán⁽²⁾
DIRECTOR TÉCNICO

Edouard Deckert⁽³⁾

JEFE Y PROFESOR DE PILOTOS

ALUMNOS PILOTOS (MILITARES):

Cap. (Art.) Ricardo Rocha
Tte. (Art.) Alfredo Peñaranda
Tte. (Cab.) Hugo Ballivián Rojas⁽⁴⁾

Sbttte. (Inf.) José P. Coello
Sbttte. (Cab.) Jorge Vidal
Sbttte. (Cab.) Salomón Benítez

ALUMNOS PILOTOS (CIVILES)

Srta. (Prof.) Amalia Villa de la Tapia⁽⁵⁾
Sr. Misael Guzmán
Sr. Ramón Carreón
Sr. Esaú Peñaranda Pérez
Sr. Luis Blacut
Sr. Luis Luna Guijarro
Sr. Arturo Valda

Tte. Andre Ceradin⁽⁶⁾

JEFE Y PROFESOR DE MECÁNICOS

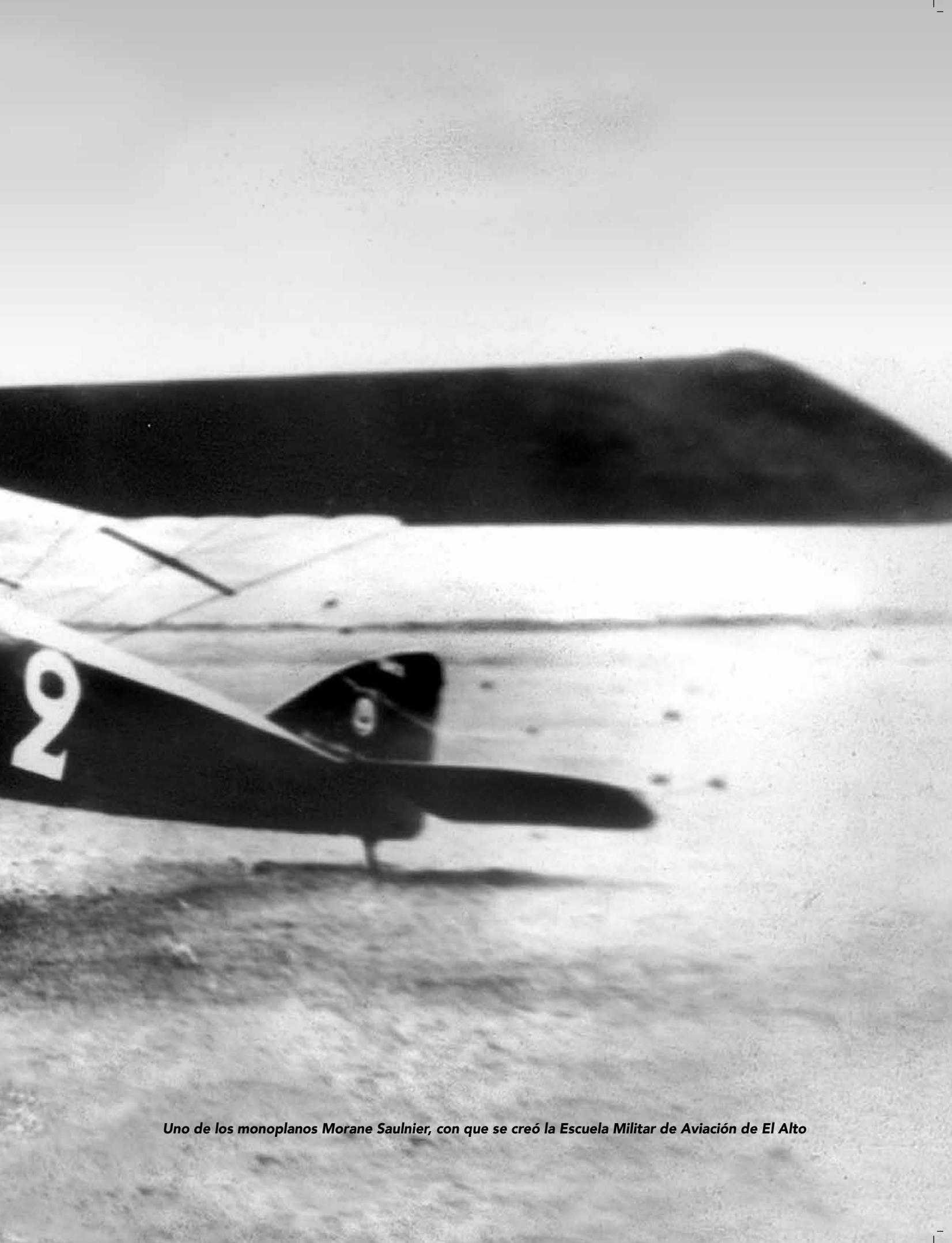
ALUMNOS MECÁNICOS

Sgto. 1ro. Arturo Mattos
Sr. Raúl Camargo

MATERIAL AÉREO

Para la fundación de la Escuela de Aviación se adquirieron específicamente de Francia cuatro aeronaves "Morane Saulnier" M.S.35, monoplanos de ala "parasol" recta, equipados con un motor rotativo "Clerget" de 130 H.P. de 9 cilindros, refrigerado por aire y una hélice bipala, así como dos aparatos de la misma marca de 40 H.P. denominados "Pingüino" para ser utilizados en la preparación elemental de los alumnos en carreteo y parqueo.





Uno de los monoplanos Morane Saulnier, con que se creó la Escuela Militar de Aviación de El Alto



Foto: Amalia Villa de la Tapia

Cap. Raúl Vargas Guzmán, Director Técnico de la Escuela de Aviación

INFRAESTRUCTURA

El aeródromo de El Alto sólo contaba con una pista de tierra de 800 por 40 metros y un hangar construido en 1920, donde estaban ubicados tanto el despacho del director y las aulas, así como los talleres de mecánica y carpintería.

SEGURIDAD

Para la custodia del material de vuelo e instalaciones del novel instituto, se organizó la "Compañía de Resguardo" al mando del Tte. Manuel P. Inchauste y con efectivos de tropa del Regimiento "Bolívar" 2 de Artillería, acantonado en la cercana localidad de Viacha.

SOLEMNE FUNDACIÓN

En efecto, dotada del personal necesario, así como de los servicios y materiales indispensables para su funcionamiento, el histórico 12 de octubre de 1923 tuvo lugar la solemne inauguración de la Escuela, con la intervención personal del Presidente Saavedra, ante los altos funcionarios del Ejército y miembros de la representación extranjera, en medio del mayor alborozo público.

En esta oportunidad, el Presidente de la República improvisó un vibrante discurso, del que la prensa de esa época recogió estas expresiones: *"Compatriotas, no obstante de los desastres sufridos en la conquista aérea de la aviación nacional, una labor constante del país entero y de la fe inquebrantable de los hombres de Estado habían vencido todos los obstáculos y coronado todas las aspiraciones del pueblo boliviano, inaugurando hoy la primera Escuela de Aviación en Bolivia, el día mismo que la raza latina celebra sus fiestas internacionales.*

A vosotros entrego y en la persona de vosotros a la nación toda, la primera Escuela de Aviación en Bolivia. Ahí la teneís. A vosotros os toca rodearla con vuestro cariño, cuidarla y cultivarla, porque se trata de una institución llamada a velar el porvenir de la Patria y a responder de sus trascendentales finalidades.

Conquistadas las alturas de la Patria, dentro de poco tiempo más, saldrán en raudo vuelo, aviones que impulsados por manos firmes y seguras de pilotos nacionales, sabrán conducir, por nuevos senderos, el triunfo que en estos instantes vislumbra la Patria.

Nuestras naves aéreas, mensajeras de paz y de concordia, descenderán desde las cumbres andinas hacia las playas para aspirar los aires cálidos de los mares. Una cerrada ovación estalló en el ambiente henchido de civismo".⁽⁷⁾

De la pista de El Alto, situada a 4.093 metros de altitud, y luego de su bendición por el Inter Nuncio Apostólico, Monseñor Tito Trocchi, decolaron los flamantes aviones pilotados por el aviador francés Deckert y el boliviano Vargas Guzmán, para cumplir las brillantes demostraciones de vuelo que hicieron, más espectacular la inauguración del establecimiento, que durante años constituyó el más caro anhelo del pueblo boliviano. Concluyó el acto con la emotiva improvisación del Ministro de Guerra, Don Juan Manuel Sáinz.

La carencia de infraestructura y los celos nacionalistas entre los instructores franceses y el Gral. Hans Kundt, militar alemán al servicio del país, incidieron negativamente para que la Escuela ingrese a un forzado receso, sin haber brevetado a ningún piloto civil o militar.

NOTAS

1. Art. 1º del Decreto Supremo de 7 de septiembre de 1923
2. Aviador Militar brevetado en España el año 1918
3. Instructor de vuelo de nacionalidad francesa
4. Futuro Presidente de la Junta Militar de Gobierno (1951-1952).
5. Aviadora Civil brevetada en el Perú en 1922
6. Mecánico de aviación francés
7. La República, La Paz 14 de octubre de 1923

Molina Alanes. Ramiro. Hitos Históricos de la Aviación Militar Boliviana. Pág. 47-49

Villa de la Tapia, Amalia. Alas de Bolivia Tomo I. Pág. 95-97



Foto: Amalia Villa de la Tapia

Tte. Andre Ceradin y Cap. Edouard Deckert

HISTORICO DECRETO DE CREACIÓN DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN

DECRETO SUPREMO DE 7 DE SEPTIEMBRE DE 1923

BAUTISTA SAAVEDRA,
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA. CONSIDERANDO:

Que es necesario implantar la Escuela de Aviación para el servicio general y defensa del país;

DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- Créase la Escuela de Aviación, que debe funcionar en el Alto de la ciudad de La Paz, bajo el patrocinio del Presidente de la República y dependencia del Ministerio de Guerra y Estado Mayor General, para formar en ella los pilotos nacionales destinados a los servicios de aeronavegación militares y civiles del país.

ARTZ- La Escuela de Aviación funcionará con la plana mayor que designe el presupuesto y tendrá:

Un director técnico, con las atribuciones y responsabilidades de su cargo; Un jefe militar con atribuciones militares, administrativas y disciplinarias, que no tendrá ingerencia en la dirección técnica de la Escuela; y el siguiente personal:

- a). Profesores y ayudantes;
- b). Un jefe técnico profesor de pilotos;
- c). Alumnos pilotos;
- d). Alumnos observadores y navegantes;
- e). Un jefe profesor de mecánicos;
- f). Mecánicos;
- g). Alumnos mecánicos y obreros;
- h). Servicio de resguardo.

ARTÍCULO 3°.- El personal director será designado por el Presidente de la República.

ARTÍCULO 4°.- Los oficiales alumnos serán seleccionados de todos los cuerpos y reparticiones del Ejército y de los elementos civiles que deseen ingresar a la Escuela, mediante concurso especial y de acuerdo con las condiciones de convocatoria que publicará oportunamente el Estado Mayor General.

ARTÍCULO 5°.- El tiempo de la permanencia de oficiales en la Escuela para el aprendizaje y obtención de su título, se computará como de servicios efectivos.

ARTÍCULO 6°.- Terminados los cursos, los oficiales alumnos que hubiesen merecido aprobación en sus pruebas recibirán el título de pilotos militares, anotándose este hecho en el escalafón militar.

ARTÍCULO 7°.- Para los ascensos de éstos, se tendrán en cuenta sus aptitudes y competencia, como factores principales así como su moralidad y disciplina comprobadas dentro del servicio.

ARTÍCULO 8°.- Se computará como doble el tiempo de servicios de todo el personal navegante de la Escuela para los efectos de los beneficios que acuerda en su favor la ley de retiro, jubilaciones, pensiones y montepíos, de 5 de septiembre de 1907, y se les abonará doble sueldo.

ARTÍCULO 9°.- El cuerpo de mecánicos se compondrá de:

Los profesionales encargados de la atención, cuidado y refacción de los motores y aparatos, y de:
Los alumnos mecánicos.

Estos se reclutarán mediante concurso y tendrán el grado y haber de sargentos durante su aprendizaje.

Precisan para su aceptación:

Estar en servicio activo del Ejército o haberlo prestado recomendándose por su aprovechamiento y disciplina.

ARTÍCULO 10°.- Después de obtener su título de mecánico de aviación, servirán en el Ejército con carácter obligatorio por un tiempo no menor de tres años.

ARTÍCULO 11°.- La Escuela de Aviación, fuera del rol que debe desempeñar dentro del Ejército, se ocupará también en el servicio de comunicaciones, correos y telégrafos, servicios geográficos y topográficos, de relaciones exteriores, etc.

ARTÍCULO 12°.- El Director técnico de la Escuela de aviación elevará al Ministerio de Guerra, por intermedio del Estado Mayor General, un proyecto de reglamento orgánico para el normal desarrollo y desenvolvimiento de la Escuela, de acuerdo con sus necesidades y los fines que se deben realizar en dicho establecimiento; reglamento que debe ser aprobado por el Presidente de la República.

El señor Ministro de Guerra queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente decreto.

Dado en el Palacio de Gobierno de La Paz, a los siete días del mes de septiembre de mil novecientos veintitrés años.

B. SAAVEDRA. - J. Ml. Sainz.



Foto: Amalia Villa de la Tapia

CNL. JUAN FERNÁNDEZ GONZALES PRIMER DIRECTOR DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN

Este notable militar boliviano nació en la ciudad de La Paz el 22 de noviembre de 1880; sus progenitores fueron Don Vicente Fernández y Clea Gonzales.

Después de realizar sus estudios de primaria y secundaria en su ciudad natal, el 28 de enero de 1905 se incorporó al Colegio Militar, del cual egresó en 1909 como Subteniente de Artillería. Su primer destino fue el Regimiento de Artillería de Montaña.

Entre los principales cargos que ocupó están, Comandante del Regimiento "Camacho", Delegado Nacional en el Sudeste; al fundarse en El Alto la Escuela de Aviación el 12 de octubre de 1923, fue designado primer Director de ese novel Instituto.

Su participación en el conflicto bélico del Chaco, fue notable por lo que fue distinguido con la "Medalla de Guerra".

En su condición de Ingeniero Militar graduado, tomó parte en las Delegaciones de Límites, realizando trabajos en las fronteras con el Brasil, Chile y el Perú.

Fue Diplomado de Estado Mayor de la Escuela de Guerra. Desempeñó cargos de Jefe de la Sección Geodésica y Topografía del Ejército.

Villa de la Tapia, Amalia. Alas de Bolivia Tomo I.

RAIDS Y RÉCORDS AÉREOS INTERNACIONALES

DE LOS ANDES AL RÍO DE LA PLATA

Bolivia, enclavada entre elevadas montañas andinas, selvas amazónicas y profundos valles, avizoró en la navegación aérea no sólo para integrar su extenso y complejo territorio geográfico, sino para romper su injusto y pernicioso enclaustramiento marítimo.

En tal virtud, con la premisa de conquistar lauros para la incipiente aviación militar boliviana y prestigio para sus nombres, el histórico 6 de octubre de 1928, a bordo de un biplano Fokker CVB de 500 H.P. denominado "Bolivia", los aviadores militares bolivianos My. Alfredo Santalla y Cap. Lucio Luizaga, iniciaron el raid internacional La Paz – Buenos Aires.



Foto: Alfredo Santalla, colección Ramiro Molina Alanes

Dos días después, el Fokker aterriza en el aeropuerto "El Palomar" de la capital argentina, donde fueron recibidos por autoridades y numerosa concurrencia, entre argentinos y bolivianos.

Invitados por el Ministro de Guerra del Uruguay, el 23 de octubre de 1928 extendieron el raid hacia ese país oriental; el "Bolivia" transmontó el río de la Plata y aterrizó en la Escuela Militar de Aviación, Camino Mendoza, Montevideo. El Gobierno del Uruguay los declaró "Huéspedes Ilustres"; regresando al día siguiente a Buenos Aires.

El 27 de octubre emprenden el retorno al país cumpliendo varias etapas; aterrizaron en el aeródromo de El Alto el domingo 4 de noviembre.

Este raid efectuado en una aeronave de limitadas características técnicas, fue todo un éxito; por primera vez las alas militares bolivianas unieron fraternalmente a tres pueblos hermanos. Esta noble hazaña fue tal vez una de las primeras noticias destacables de nuestra aviación que se publicó en los principales diarios del continente.

EL RAID INTERCONTINENTAL BERLÍN – LA PAZ

El exitoso raid La Paz - Buenos Aires - Montevideo y viceversa, demostró que los aviadores militares bolivianos estaban en condiciones de conquistar nuevas glorias y galardones para su Patria e inscribir sus nombres en los registros de récords aéreos internacionales.

De esta manera, a bordo de un Junkers W-34 Z con motor de 560 H.P. denominado "Presidente Siles" adquirido con fondos económicos recaudados por el "Comité Pro raid Berlín-La Paz", los aviadores Cap. Horacio Vásquez, Cap. Lucio Luizaga y Tte. Adolfo Borda, proyectaron otra gran proeza, indudablemente más audaz y de mayor significación que la anterior, se proponían realizar un vuelo intercontinental entre la capital de Alemania y la sede de gobierno de Bolivia.

El vuelo que se tenía previsto efectuar abarcaba 13.000 kilómetros, distribuidos en las etapas: Berlín, París, Sevilla, Dakar, Natal, Río de Janeiro y La Paz.

El 23 de enero de 1930 el Junkers despegó de Dessau; pero, debido al mal tiempo, las mil dificultades que iban atravesando y la crisis militar

que se iba aunando con la República del Paraguay por el Chaco Boreal, determinaron que el Estado Mayor General de nuestro Ejército dispusiera la cancelación del raid.

De esta manera, la aeronave fue desmontada y embarcada rumbo a Río de Janeiro. En consideración a la expectativa que había causado el fallido raid, se les permitió realizar el vuelo Buenos Aires – La Paz; a diferencia del efectuado en 1928, éste sería directo, sin ninguna escala.

De esta manera, el Junkers W-34 despegó de "El Palomar" el 22 de noviembre de 1930; pero, al tratar de realizar un aterrizaje de emergencia por fallas en el motor, la aeronave boliviana cayó incendiada en el paraje "Tiestos Chicos" de la provincia Santa Fe, pereciendo horriblemente calcinados sus tres tripulantes.

RÉCORD SUDAMERICANO DE ALTURA

Con la adquisición de las aeronaves de caza Vickers "Scout" 143, que poseían una especial performance para operar en nuestro complejo medio geográfico, caracterizado por su extrema altitud, el histórico 14 de mayo de 1931 el Cap. Rafael Pabón Cuevas sin llevar oxígeno, se elevó en 67 minutos hasta una altura de 10.500 metros, batiendo incuestionablemente el record sudamericano de altura, el mismo que al ser debidamente homologado, prestigió internacionalmente, no sólo al Cap. Pabón y a la aviación boliviana, sino también a la industria aeronáutica inglesa, que siempre estuvo pendiente de lo que hicieron estos aviones antes y durante el conflicto bélico con el Paraguay.

Compendio: Molina Alanes, Ramiro. Hitos Históricos de la Aviación Militar Boliviana. (Págs. 54-59).



El arribo de la aeronave boliviana a Montevideo fue una muestra tangible de la proverbial hermandad entre Bolivia y el Uruguay.



Foto: Museo Aeronáutico, vía Alberto del Pino Menek



Foto: Alfredo Santalla, colección Ramiro Molina Alanes



El Cap. Lucio Luizaga, experto aviador militar que protagonizó dos raids internacionales.



My. Alfredo Santalla Estrella, notable raidista y héroe de tres guerras internacionales.

GUERRA DEL CHACO

En julio de 1932, debido a los precipitados acontecimientos armados en el Chaco Boreal, fue movilizada al teatro de operaciones toda nuestra Aviación Militar, compuesta por un selecto grupo de pilotos, mecánicos y observadores, quienes estaban suficientemente entrenados para cumplir misiones de guerra, además de todos los aviones de caza, reconocimiento y bombardeo e incluso de entrenamiento; asimismo, se habilitaron pistas de aterrizaje en los diferentes fortines, siendo las principales de Muñoz, Villamontes y Puerto Suárez.

ACCIONES MILITARES EN LAS QUE PARTICIPÓ

El desempeño de la aviación militar boliviana en la Guerra del Chaco fue sobresaliente e intenso, todas las misiones se cumplieron satisfactoriamente, cayendo algunos heroicos aviadores y mecánicos en sus arriesgadas como constantes misiones.

Las aeronaves de las Fuerzas Aéreas en Campaña, denominación que adquirió la Aviación Militar Boliviana durante la Guerra del Chaco, participaron en casi todas las acciones militares libradas contra el Ejército Paraguayo.

Al margen de la exploración lejana operativa y el reconocimiento táctico o estratégico, intervino directamente en las diferentes batallas, ya sea bombardeando o ametrallando fortines, posiciones defensivas, columnas motorizadas, embarcaciones fluviales y las concentraciones de tropas.

El 31 de julio de 1932 nuestra aviación participó en la toma del fortín paraguayo Boquerón, que se constituyó en la primera incursión aérea de ese conflicto bélico. En esta arriesgada acción participaron los Vickers "Scout" 143 Nos. 12 y 7 al mando del My. Jorge Jordán y el Cap. José P.

Coello, respectivamente, junto al Vickers "Vespa" III 149 No. 6 tripulado por el Cap. Luis Paravicini y el mecánico Sof. Alejandro Robles.

El ataque aéreo a Boquerón fue una verdadera proeza de valor y decisión, puesto que haciendo gala de una excesiva audacia e ignorando el intenso fuego de las armas automáticas y la fusilería, los aviones después de soltar las bombas que llevaban, en temerarios vuelos rasantes ametrallaron las posiciones defensivas y los nidos de ametralladoras, debido a lo cual recibieron muchos impactos. Sin embargo, esta primera incursión fue todo un éxito, puesto que al margen de causar temor y desconcierto entre los paraguayos, levantó notablemente la moral de nuestras tropas, que alborozadas se lanzaron al asalto hasta ingresar a la plazoleta del fortín.

Sería largo enumerar las batallas y las acciones armadas donde participó nuestra aviación durante el conflicto chaqueño, en tal virtud sólo mencionaremos a las de mayor trascendencia, como la primera batalla de Nanawa del 20 enero de 1933, donde la Escuadrilla "Santalla", compuesta por diez aeronaves, inició la gran ofensiva.

En la batalla de Toledo, el 25 de febrero de 1933 otra decena de aviones bombardea y ametralla las posiciones defensivas paraguayas; lamentablemente, un Curtiss "Osprey" tripulado por el Cap. Arturo Valle y el Sof. José M. Ardiles fue derribado por el fuego antiaéreo enemigo.

El 4 de julio de 1933, en la segunda batalla de Nanawa, participaron por primera y única vez la mayor cantidad de aeronaves que se pudo llegar a conformar, doce aviones de diferente tipo; fue la máxima demostración de nuestro poderío aéreo en esa conflagración armada.



Interpretación artística de Álvaro Huanca Nacho

BOMBARDEOS ESTRATÉGICOS

"Con el propósito de definir rápidamente el resultado de la guerra, el 27 de abril de 1933 la aviación boliviana, en un raid masivo de ocho aviones, bombardea Puerto Casado, arrojando tres toneladas de bombas sobre las instalaciones portuarias, causando grandes incendios y cuantiosos daños materiales. Casado era un objetivo sumamente estratégico del ejército paraguayo; ahí era recibido, almacenado y despachado a sus fortines todas las armas, municiones, combustibles, víveres y medicamentos que requería.

Este bombardeo alarmó al enemigo y al gobierno argentino que lanzó un ultimátum, que en términos diplomáticos era una amenaza de guerra contra nuestro país si volvía a repetir bombardeos aéreos a las bases aéreas de retaguardia enemigas, alegando defender los intereses de ciudadanos argentinos radicados en el Paraguay. De esta manera, el adversario se vio resguardado por el pabellón argentino, que restringió nuestras acciones aéreas sin poder herir al enemigo en sus partes vitales. Por esta razón no se bombardeó el ferrocarril Puerto Casado – Punta Rieles, e incluso la misma capital paraguaya, que estaba fijado para el 6 de agosto de 1933 con 16 aviones".⁽¹⁾

COMBATES AÉREOS

Desde el inicio de las acciones armadas, nuestra aviación se impuso la misión de obtener el dominio del aire chaqueño como garantía para las operaciones terrestres, buscando oportunidades para presentar batallas aéreas, sin que la aviación paraguaya se presente a la confrontación, reduciéndose a raros y escasos los combates aéreos individuales, ellos fueron:

En la primera refriega aérea de la Guerra del Chaco, suscitada el 9 de septiembre de 1932, tres Vickers "Scout" sorprendieron sobre Boquerón a otros tres Potez 25 paraguayos, que inmediatamente se dieron a la fuga; pero, el My. Jorge Jordán, al mando del "Scout" No. 7, en una persecución tenaz, logró efectuar certeros impactos en la aeronave y el piloto adversario; después se supo que era el Tte. Emilio Rocholl, quien recibió una herida en el brazo izquierdo; sin embargo, debido a que el copiloto y metralista, Tte. Román García, tomó el mando de la aeronave acribillada, logró retornar y aterrizar en su base.

Pero, el día más glorioso y trascendental fue el magno 4 de diciembre de 1932, cuando se enfrentaron valerosamente el "Scout" No. 96 al mando del Cap. Rafael Pabón, y el Potez 25 No. 6 tripulado por el Tte. Trifón Benítez Vera (Piloto) y el Cap. Ramón Ávalos Sánchez (Metrallista).

Esta singular y feroz lid, suscitada en los cielos de Kilómetro Siete, fue observada por miles de combatientes de ambos bandos; para gloria de alas bolivianas, concluyó con la caída de la aeronave adversaria dentro de nuestras líneas. Esta sensacional gesta histórica es conocida como el Primer Combate Aéreo en América y conmemorada como "Día del Piloto de Caza" de la Fuerza Aérea Boliviana.

Asimismo, el 12 de junio de 1933, cuando una escuadrilla de tres aeronaves bolivianas incursionó sobre Isla Poí, principal fortín paraguayo en el Chaco, se produjeron combates aéreos individuales, donde el Cap. Luis Ernst Rivera al mando de un Vickers "Scout" logró abatir al avión de caza paraguayo Fiat CR-20 Bis, donde murió el valiente piloto guaraní Tte. Walter Gwyn.

Durante la Guerra del Chaco, la aviación paraguaya al margen de ser empleada casi exclusivamente en misiones de observación y reconocimiento, muy raras veces se aventuraba a realizar furtivas incursiones a nuestras líneas y fortines avanzados; pero, el 8 de julio de 1934, cuatro Potez 25 ejecutaron un audaz bombardeo, a gran altura, al fortín Ballivián; si bien, uno de los objetivos era destruir en tierra los cinco aviones alineados al borde de la pista, todas las bombas cayeron lejos del blanco, lo que dio la oportunidad para que despeguen rápidamente cuatro Curtiss.

Por primera y única vez en ese conflicto bélico se enfrentaron dos escuadrillas de cuatro aviones cada una; un aviador de ese país consigna:

"...Del lado paraguayo el Tte. Fabio Martínez resultó con siete heridas, todas felizmente leves. Salieron igualmente tocados por las balas en aquel combate, el Comandante de la patrulla Cap. Isidoro Jara, el piloto Tte. Arsenio Vaesken y el observador Tte. César Corvalán, 50% del personal paraguayo herido, sin haberse perdido una sola máquina. Los aviones literalmente fueron cubiertos de impactos; en el del Cap. Jara llegó a contarse 80 perforaciones"⁽²⁾

El 18 de junio de 1934 tripulando un caza "Hawk", el My. Rafael Pabón consigue su segunda victoria aérea al derribar sobre Cañada Strongest al escurridizo Fiat 23, que después de ser porfiadamente perseguido y ametrallado, cayó incendiado detrás de las líneas enemigas. El sensacional parte militar es elocuente: "Cuartel General, 18 de junio.- Presidente República.- Hoy,

(1) Molina Alanes Ramiro, Primer Enfrentamiento Aéreo en Sudamérica; libro Relatos y Anécdotas de la Guerra del Chaco, de Carlos Pozo Trigo. Pág. 115-116).

(2) Aponte, Leandro. La Aviación Paraguaya en la Guerra del Chaco. Pág. 209)



Primera incursión aérea de la Guerra del Chaco, suscitada el 31 de julio de 1932 al fortín Boquerón



Interpretación artística de Álvaro Huanca Nacho

después de un combate aéreo en el Sector de la III Div., el My. Pabón, de una altura de 900 m. derribó avión paraguayo 'Fiat 23'. Atte. Gral. Peñaranda".

Otro día, el 26 de junio de 1934, el My. Pabón se lanzó al ataque de tres aviones enemigos, despreciando la desigualdad que existía en contra suya; las incidencias de la tenaz refriega fue presenciada por el General en Jefe del Ejército, Altos Miembros del Comando Superior, y por una Comisión de damas que se encontraba de visita en Cañada "Cochabamba". Los aviones paraguayos, para repeler el audaz ataque del solitario "Hawk" boliviano, volaban en estrecha formación, creando con la potencia de fuego de las cinco ametralladoras por aparato, una barrera infranqueable, similar a una fortaleza aérea. Luego de varios minutos de emoción, suspenso y valor, llega un "Osprey" boliviano tripulado por el Sbtte. José Chacón y el Metralista Luis Tórrez, para poner en precipitada fuga a la escuadrilla enemiga; su temeridad y valentía más allá del llamado del deber en acción contra el enemigo, le mereció esta citación: "Orden del Día del Cuerpo No.46-34. P.C. Cañada 'Cochabamba', 27 de junio de 1934. Se cita a los pilotos My. Rafael Pabón, Sbtte. José Chacón y metralista Luis Tórrez Pascoe, de la Escuadrilla del Cuerpo, por su decisión y arrojo demostrados en el combate aéreo efectuado sobre el sector de Cañada Cochabamba.- El Coronel Cmdte. del II C.E.Cnl. Bilbao."

Al amanecer del 12 de agosto de 1934, a un aviso telefónico el My. Rafael Pabón despega rápidamente a bordo de un avión Curtiss "Osprey" llevando como metralista al Sof. Mario Calvo; un avión enemigo despunta en el horizonte, es un Potez 25; el piloto del Potez al notar el ataque, gira desesperado, enfilando precipitadamente su avión hacia la seguridad de sus líneas; el observador

dispara intermitentemente; Pabón realiza peligrosas acrobacias, y el avión enemigo devora literalmente las balas del boliviano, para luego inclinarse y caer a tierra en tirabuzón seguido de una estela de fuego; pero de pronto, denso humo se escapa del aparato boliviano, el motor del "Osprey" ha sido tocado, pronto llega el final, buscando desesperadamente un claro para aterrizar, se precipita en el enmarañado monte, muriendo el héroe del aire y su metralista Sgto. Mario Calvo. El Comando del III Cuerpo de Ejército recibe este parte: "Se ha producido en el cielo de Florida un combate aéreo. El avión de Pabón se precipitó a tierra mientras la máquina enemiga descendía envuelta en llamas; se sintió perfectamente la explosión de las bombas al chocar el avión con el suelo". Por otro lado, el corresponsal en el frente de Central Press transmitía la siguiente crónica: "...Pero hoy 12 de agosto, uno de los pilotos paraguayos encontró el fin de sus correrías, pero lo doloroso fue que debió caer también un piloto nuestro, Pabón. Ha caído Pabón juntamente con la máquina paraguaya. El parte fue escuetamente militar, seco como estos montes horribles, lacónico como un adiós. Ambos combatieron heroicamente".

El 11 de diciembre de 1934, dos cazas Curtiss "Hawk de nuestra aviación, tripulados por los Sbttes. Alberto Alarcón y Emilio Beltrán, avistaron en la región de Capirenda a un Potez 25 enemigo; el cual, pese a darse a la fuga, fue atacado, cayendo a tierra prendido en llamas. El paraguay como pocas veces aceptó este derribo, señalando: "El día 11 de diciembre recibimos un rudo golpe al ser derribado nuestro avión Potez 25 No. 13, pilotado por el Tte. Arsenio Vaesken y su observador Tte. Abelardo Bertoni. De regreso de una misión fue interceptado por dos cazas bolivianos...en aquella desigual brega aérea nuestro avión fue alcanzado



Foto: Acervo Histórico FAB

Escuadrilla de aeronaves Curtiss "Osprey" previo al despegue de la Base Aérea de Muñoz (1933)

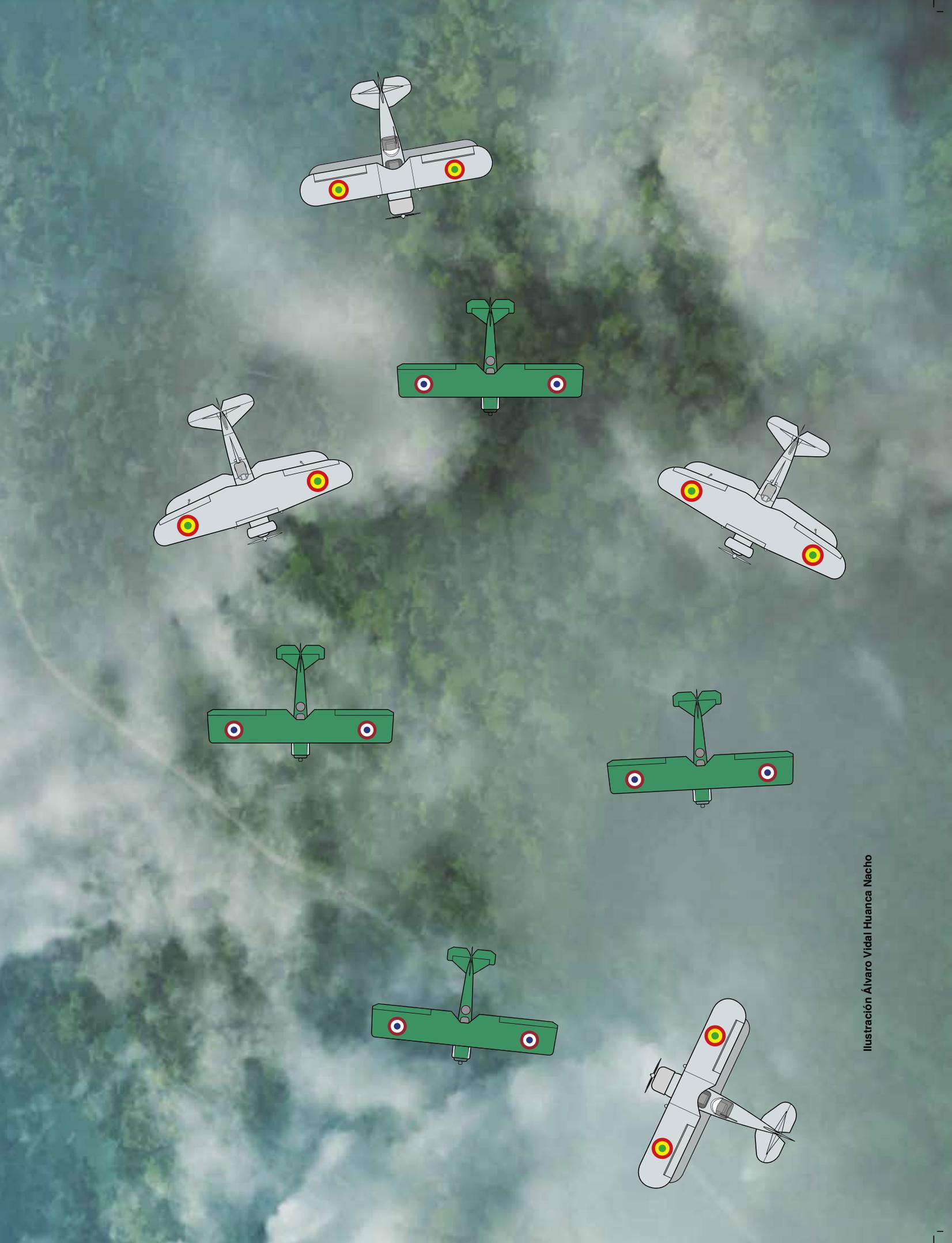


Ilustración Álvaro Vidal Huanca Nacho



Foto: Alberto Paz Soldán

por los proyectiles enemigos en sus partes vitales, viéndose obligado a efectuar un aterrizaje forzoso; el piloto quedó herido y el observador ileso".⁽³⁾

AERONAVES EMPLEADAS EN LA CONTIENDA

La Aviación Militar Boliviana al iniciarse la Guerra del Chaco contaba con aviones ingleses de la marca Vickers en las versiones "Scout" 143 de caza y "Vespa" III 149 de reconocimiento y bombardeo, así como Breguet IX A-2 de observación y bombardeo (Franceses), con tripulaciones íntegramente bolivianas.

Ya en el transcurso del conflicto bélico, a partir del año 1933 adquirió de la fábrica Curtiss Wright de Estados Unidos, los versátiles "Osprey" C-14R de reconocimiento y bombardeo; los veloces "Hawk" II de caza, y los formidables "Cyclone Falcon" de observación y bombardeo. Asimismo, de Alemania en 1934 se compró los bombarderos medianos Junkers K-43h.

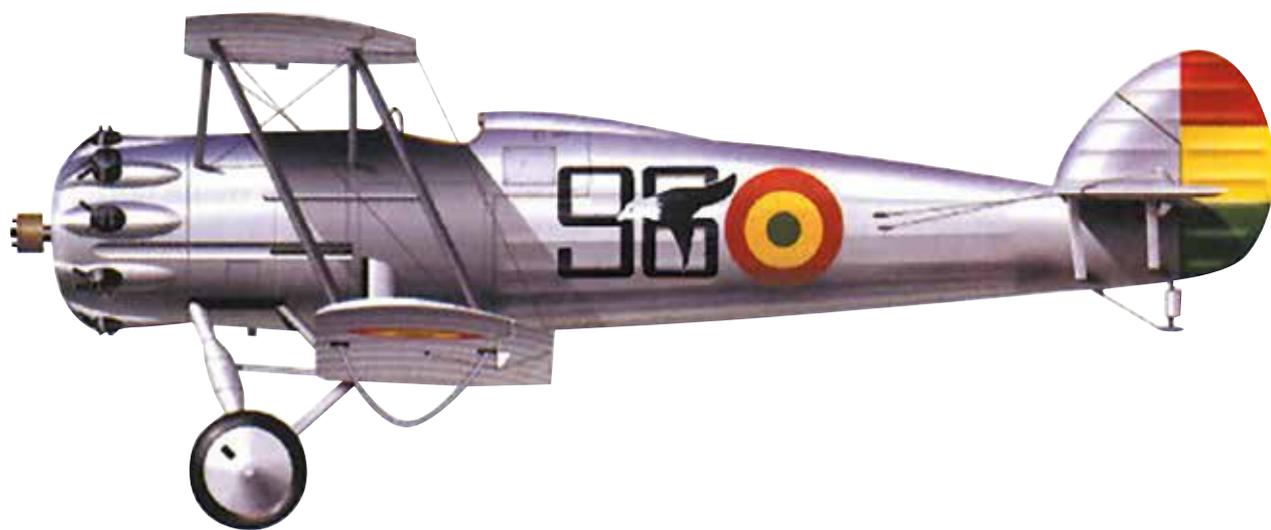
Sin embargo, por sus limitaciones económicas, no disponía de ningún aparato de transporte; de esta

manera, para superar las exigencias de una guerra moderna, recurrió a la flota de aeronaves del Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), el cual, durante todo el transcurso de la contienda, apoyó eficazmente al Ejército Boliviano, tan agobiado por la infinita distancia entre el teatro de operaciones y sus principales centros urbanos.

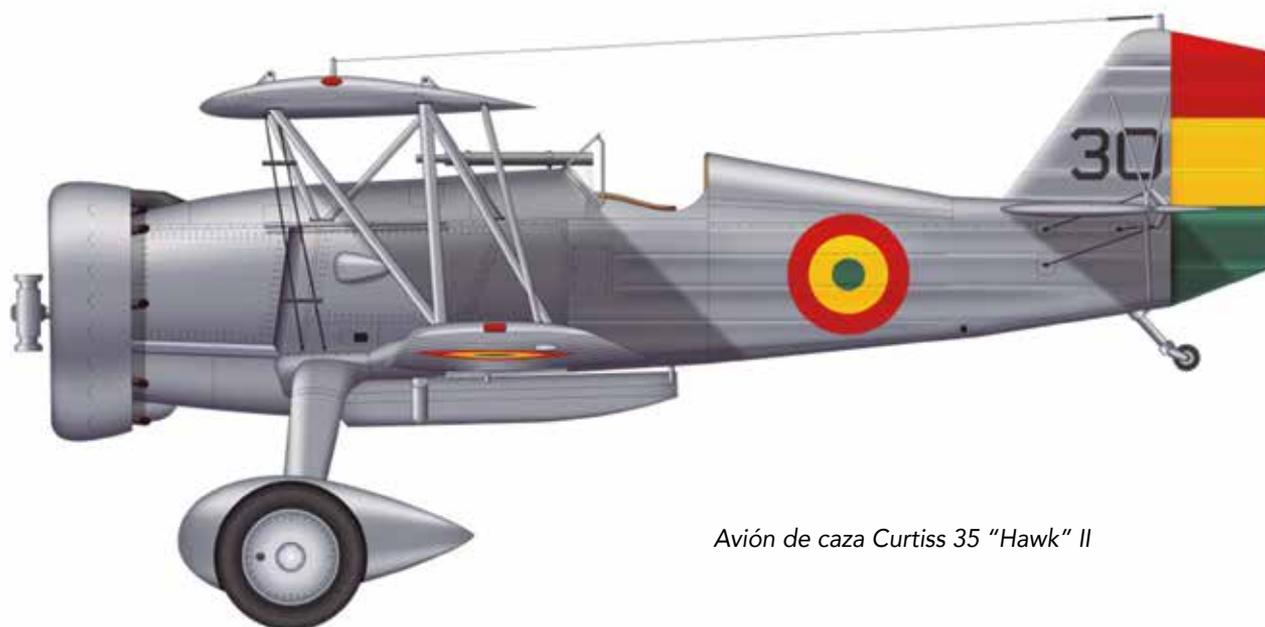
De esta manera, las aeronaves del LAB, Junkers Ju-52 3/m, provistos de tres motores y con capacidad para 17 pasajeros o 2.000 kg de carga, denominadas "Chorolque", "Juan del Valle", "Huanuni" y "Bolívar", junto a los monomotores Junkers W-34 y F-13, transportaban en cuestión de horas, lo que las columnas de camiones llevaban en días y noches.

NOTAS

(3) Zárate Monjes, Félix. La Aviación Paraguaya Antes y Durante la Guerra del Chaco. Pág. 188),



Aeronave de caza Vickers "Scout" 143



Avión de caza Curtiss 35 "Hawk" II





Avión de caza Vickers "Scout" de la Aviación Militar Boliviana



Foto: Amalia Villa de la Tapia

Durante los inicios de la primera fase de la Guerra del Chaco, los "Vespa" fueron las principales aeronaves utilizadas en misiones de Observación y Bombardeo. En la toma, mecánicos de la Base Aérea de Muñoz, se aprestan a colocar 2 bombas de 80 kg.



Foto: Amalia Villa de la Tapia

Aeronave de observación y bombardeo Curtiss Cyclone "Falcon"



Foto: Acervo Histórico FAB

Aeronave de caza Curtiss "Hawk" II

Durante la Batalla de Villamontes, los trimotores Junkers Ju-52, con la constante evacuación de heridos y el transporte de piezas de artillería y munición, realizaron posiblemente el primer puente aéreo de la historia.



Foto: Acervo Histórico FAB





Foto: Amalia Villa de la Tapia

El My. Eliodoro Nery junto a un Curtiss "Osprey" en la Base Aérea de Muñoz, 1933



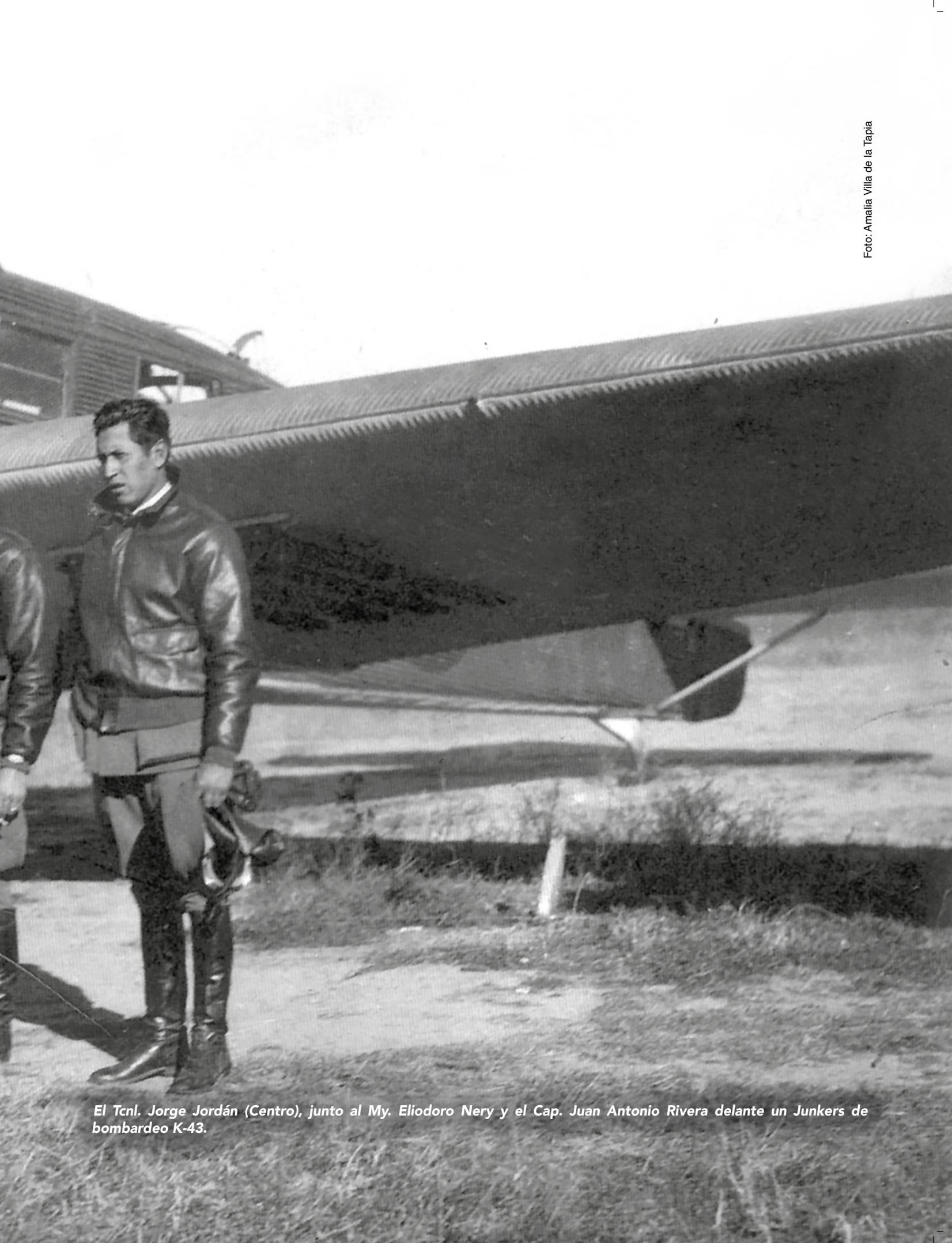


Foto: Amalia Villa de la Tapia

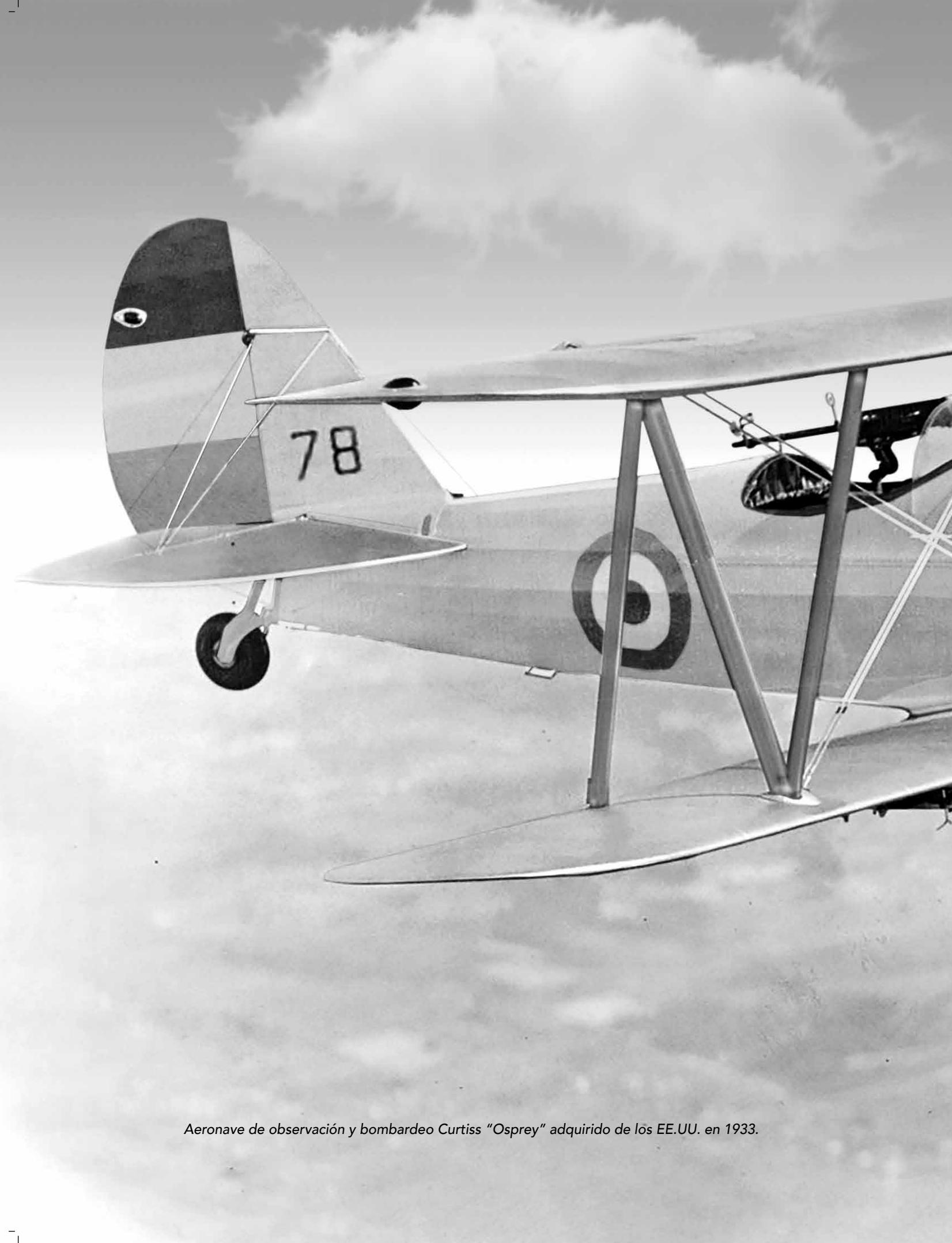
El Tcnl. Jorge Jordán (Centro), junto al My. Eliodoro Nery y el Cap. Juan Antonio Rivera delante un Junkers de bombardeo K-43.

Foto: Amalia Villa de la Tapia





El Junkers W-34-z "Tunari" del Lloyd Aéreo Boliviano cumplió una ponderable labor en el abastecimiento logístico del Ejército Boliviano en Campaña.



Aeronave de observación y bombardeo Curtiss "Osprey" adquirido de los EE.UU. en 1933.



Interpretación artística de Wilmer Lima Chuquimia

TCNL. RAFAEL PABÓN CUEVAS



El héroe nacional y As de la aviación boliviana en la Guerra del Chaco, nació el 23 de julio de 1903 en Irupana, provincia Sud Yungas del departamento de La Paz. Fueron sus padres Dn. Luciano Pabón y Doña Carmen Cuevas.

Al concluir sus estudios secundarios en el American Institute de la ciudad de La Paz, en 1919 se trasladó a los Estados Unidos para hacer realidad uno de sus mayores sueños: ser aviador.

Sus estudios de aviación los inició como mecánico en el Ejército Americano, siguiendo luego el ansiado curso de pilotaje y acrobacia aérea en la "American School of Aviation". Después de realizar memorables vuelos en el gran país del norte, que le dieron justo renombre, retornó a Bolivia en 1926, siendo incorporado a la Escuela Militar de Aviación de El Alto con el grado de Teniente.

Debido a sus temerarias acrobacias aéreas y su notable participación en los sucesos fratricidas de junio de 1930, se convirtió en el ídolo del pueblo. El 14 de mayo de 1931, a bordo de un avión Vickers "Scout" de 450 H.P., batió el récord sudamericano de altura al alcanzar los 10.500 metros s.n.m.

Cuando se produjo la Guerra del Chaco, el Cap. Rafael Pabón fue movilizado al teatro de operaciones con la escuadrilla de caza, donde habría de tener una descollante y heroica actuación.

Las misiones de combate que cumplió Pabón son múltiples, en arriesgados vuelos de observación, bombardeo y ametrallamiento a las posiciones fortificadas y a la retaguardia enemiga, mantuvo en constante jaque al adversario, atacando columnas motorizadas, destruyendo aviones en sus mismas bases y obstaculizando toda maniobra táctica del Ejército paraguayo.





Monumento al héroe de la aviación nacional, actualmente ubicado en la Av. Rafael Pabón de la zona de Irpavi de la ciudad de La Paz

Su día de gloria fue el 4 de diciembre de 1932 cuando al mando del "Scout" No. 96, derriba sobre kilómetro Siete la aeronave paraguaya Potez 25 No. 6, tripulada por el Tte. Trifón Benítez y el Cap. Ramón Ávalos; esta hazaña es conocida y conmemorada como el primer combate aéreo en América.

El 18 de junio de 1934 consigue su segunda victoria aérea al abatir, después de una porfiada persecución al escurridizo Fiat 23. El 26 del mismo mes, a la vista del Comando Supremo de nuestro Ejército y una comisión femenina que visitaba el Chaco, se lanzó a un desigual combate aéreo contra tres aviones paraguayos, con los cuales se batió heroicamente hasta que apareció otra aeronave boliviana pilotada por el Tte. Chacón, poniendo en precipitada fuga a la escuadrilla enemiga.

Pero, el 12 de agosto de 1934, después de conseguir su tercera victoria aérea, cae en fortín

Florida, muriendo el héroe del aire y su metrallista Sof. Mario Calvo. Como homenaje póstumo, fue ascendido al grado de Teniente Coronel y nominado "Héroe Máximo de la Aviación Nacional".

Para el combatiente boliviano, trasladado desde la gélida altipampa andina a la tórrida e infernal región del Chaco, las hazañas aéreas de Pabón constituían un escape, tal vez ilusorio, para eludir el constante tormento de la sed, el hambre y las vicisitudes de una guerra donde los contrastes estratégicos minaban profundamente la moral de una tropa no habituada para combatir en la inhóspita selva.

Fragmento del libro "Hitos Históricos de la Aviación Militar Boliviana", Ramiro Molina Alanes.

*Nicho del héroe nacional
en el Cementerio General
de la ciudad de La Paz.*



Foto: Ramiro Molina Alanes



ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA HASTA 1957

INSPECCIÓN DE AVIACIÓN

Pasada la Guerra del Chaco, mediante D.S. de 18 de septiembre de 1936 se crea la Inspección de Aviación, continuando a la cabeza de la misma el Tcnl. Jorge Jordán. Esta máxima y elevada entidad de la Aviación Militar Boliviana, permaneció vigente hasta 1943.

SUBSECRETARÍA Y SUBJEFATURA DE AVIACIÓN Y NAVEGACIÓN

A través del Decreto Supremo de 30 de abril de 1943, se crea en el Ministerio de Defensa Nacional la Subsecretaría de Aviación y Navegación, como el máximo organismo administrativo de la Aviación Militar. Asimismo, como organismo técnico en el Estado Mayor General del Ejército, también se creó la Subjefatura de Aviación.

ESTADO MAYOR DE AVIACIÓN

Con el propósito de jerarquizar el mando aéreo del Ejército Nacional, el Presidente de la Junta Militar de Gobierno, Gral. Hugo Ballivián, mediante Decreto Ley de 31 de agosto de 1951, crea la Jefatura de Estado Mayor de Aviación, paralela al Estado Mayor del Ejército.

COMANDO DE LA FUERZA AÉREA

Al reorganizarse el Ejército como consecuencia de la Revolución Nacional del 9 de abril de 1952, en base a la Escuela Militar de Aviación "Boquerón", el 31 de mayo de 1952 se fundó el actual Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch" con sede en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Un año después, es creado también en la ciudad de La Paz el Politécnico Militar de Aeronáutica "Sbtte. José M. Ardiles".

Asimismo, durante la gestión presidencial del Dr. Hernán Siles Zuazo, se promulga el Decreto Supremo No. 04743 de 26 de septiembre de 1957, que pone en vigencia varias disposiciones referentes a la reorganización, modernización y restauración del mando de las Fuerzas Armadas, entre ellas, implícitamente crea el Comando de la Fuerza Aérea, como un organismo superior técnico-administrativo y profesional, que en realidad significaba el nacimiento de una nueva Fuerza autónoma, al mismo nivel y paralela al Ejército Nacional.

Trece días después, el 9 de octubre de 1957, es posesionado como primer Comandante de la naciente Fuerza Aérea Boliviana, el Cnl. DEMA Wálter Arze Rojas.



Colección Ramiro Molina Alanes

MINISTERIO DE AERONÁUTICA

Otro de los anhelos largamente acariciados por los conductores de la FAB, fue la creación del Ministerio de Aeronáutica, que también se hizo realidad el 9 de octubre de 1980. Con esta nueva cartera ministerial, se quiso aglutinar a los componentes del Poder Aéreo de la Nación; pero, después de una década, por razones presupuestarias a través del Decreto Supremo de 3 de julio de 1990, el gobierno suprime ese portafolio de Estado.

Así lucía el edificio de la Av. Montes cuando fue ocupado por el COMANGRALFAB en 1972.



Elegancia y modernidad denota el actual Comando General de la Fuerza Aérea Boliviana.

PERSONALIDADES CÉLEBRES DE LA AVIACIÓN MILITAR BOLIVIANA



Foto: Tita Bilbao

MCAL. BERNARDINO BILBAO RIOJA

Nació en Arampampa, Potosí el 20 de mayo de 1895. Egresó del Colegio Militar del Ejército en 1915 como Subteniente de Infantería. El año 1918 se brevetó como piloto de aviones y globos aerostáticos en la Escuela Militar de Aviación "El Bosque" de Chile. En 1925, en su condición de Director reorganizó técnica y militarmente la Escuela Militar de Aviación de El Alto.

Durante la Guerra del Chaco después de desempeñar por algún tiempo el alto cargo de Inspector de las Fuerzas Aéreas en Campaña, se distinguió como el mejor estratega boliviano, pues, gracias a su genialidad nuestro Ejército obtuvo importantes victorias militares como las de Kilómetro Siete, Cañada Strongest y Villamontes. Como homenaje póstumo, en 1986 fue ascendido por el H. Congreso Nacional al alto grado de Mariscal.

La Primera Brigada Aérea, asentada en la ciudad de El Alto, lleva su glorioso nombre.

CNL. AV. AMALIA VILLA DE LA TAPIA

Nació en la ciudad de Potosí el 22 de junio de 1893. Después de realizar estudios en la Escuela Civil de Pilotaje "Bella Vista" de Lima Perú, se brevetó el 15 de marzo de 1922, convirtiéndose en la primera aviadora boliviana y segunda en Latinoamérica.



Foto: Amalia Villa de la Tapia

De retorno a Bolivia emprendió una gran campaña para hacer realidad el establecimiento de una Escuela Militar de Aviación, la misma que se hizo realidad el 12 de octubre de 1923 cuando solemnemente fue fundada en El Alto ese anhelado instituto del cual fue alumna fundadora; pero, ante su intempestiva clausurada, decidió trasladarse, por sus propios medios a Francia, donde realizó un curso superior de pilotaje en la Escuela de Aviación du Crotoy, obteniendo un nuevo brevet internacional.

De retorno al país, el año 1941 fundó el Club de aeromodelismo "Rafael Pabón", impartiendo al mismo tiempo esa materia en diferentes establecimientos escolares de la ciudad de La Paz.

En 1958 fue incorporada a la Fuerza Aérea Boliviana con el grado de Capitán, año en que inició la ardua e incomprensible labor de recopilar datos, fotografías y todo documento que testimonie las distintas etapas de los anales de la Aviación Nacional; producto del cual son los tres tomos de su grandiosa obra histórica "Alas de Bolivia".

Cuando se encontraba en el servicio pasivo y ostentaba la jerarquía militar de Coronel Aviadora, falleció en la ciudad de Cochabamba el 4 de marzo de 1994, a la longeva edad de 101 años.

En su memoria, el Grupo Aéreo Táctico "65" asentado en Uyuni, Potosí, fue nominado con su egregio nombre.

GRAL. JORGE JORDÁN MERCADO

Este legendario héroe nació en la ciudad de Cochabamba el 14 de septiembre de 1896. En su condición de Comandante de la Aviación Boliviana en la Guerra del Chaco, nuestras alas militares adquirieron la superioridad aérea en ese conflicto bélico, lo cual fue reconocido por el propio adversario.

Después de la guerra con el Paraguay ocupó sucesivamente los altos cargos de Inspector de Aviación y Jefe de Estado Mayor de Aviación, hasta su fatal accidente aéreo del 3 de junio de 1955.

En su memoria, el Grupo Aéreo de Caza "31" fue nominado con su insigne nombre.



Foto: Amalia Villa de la Tapia

Foto: Amalia Villa de la Tapia



SBTTE. JOSÉ ARDILES MONRROY

Nació en la ciudad de La Paz el 8 de julio de 1907. Después de ser incorporado a la Escuela Militar de Aviación de El Alto como Alumno Mecánico en 1925, por su notable rendimiento como mecánico especialista en motores, en 1928 fue comisionado para realizar estudios en Londres, Inglaterra.

Al producirse la guerra con el Paraguay, fue movilizado al Chaco Boreal donde actuó como observador y metralista hasta su gloriosa caída en una incursión aérea sobre el fortín paraguayo Toledo; el avión que tripulaba junto al Cap. Arturo Valle, fue derribado por las antiaéreas enemigas. En memoria de este héroe, el Politécnico Militar de Aeronáutica lleva su nombre.

GRAL. WALTER ARZE ROJAS

El artífice y primer Comandante de la Fuerza Aérea Boliviana, Gral. Div.Aé. Walter Arze Rojas, nació en la ciudad de Cochabamba el 31 de diciembre de 1916.

Durante la Guerra del Chaco, en enero de 1933 se incorporó al Colegio Militar del Ejército. Después de recibir una corta pero intensa formación castrense, el 18 de noviembre de 1934 junto a

otros valientes Cadetes marcha voluntariamente a la zona de operaciones con el grado de Suboficial Cadete donde tuvo destacada participación que le valió su ascenso a Subteniente.

En la post guerra se incorpora a la Escuela de Aviación del Lloyd Aéreo Boliviano en Cochabamba, donde sigue el curso de pilotaje elemental para Oficiales del Ejército hasta su brevetación el 3 de agosto de 1937.

En enero de 1942 es enviado a los Estados Unidos a proseguir los cursos de Pilotaje Básico en Randolph Field y el avanzado en bimotores en Kelly Field.

En 1956 fue promovido a las altas funciones de Subsecretario de Aeronáutica del Ministerio de Defensa. Desde ese eminente cargo proyectó y gestionó ante los Poderes del Estado, la autonomía de la Aviación Militar. Este anhelo se efectivizó con la promulgación del Decreto Supremo No. 04743 de 26 de septiembre de 1957 que crea la Fuerza Aérea Boliviana. El 9 de octubre siguiente, mediante Orden General de las FF.AA No. 3/57, el Coronel DEMA Walter Arze Rojas fue designado primer Comandante de la naciente Fuerza Aérea.



Foto: Acervo Histórico FAB

Durante su corta pero fructífera gestión, se emprendieron las obras y la organización en que se sustenta la FAB.

Cuando se encontraba en el Servicio Pasivo, conjuntamente con el Gral. Armando Cortés fundó la Empresa "Aerolíneas Avaroa", continuando su actividad de vuelo hasta su fatal accidente en Caranavi el 11 de septiembre de 1962.

Como homenaje póstumo, el Grupo Aéreo de Transporte "71" fue nominado con su insigne nombre.

Compendio: Molina Alanes, Ramiro. Hitos Históricos de la Aviación Militar Boliviana.



Foto: Kelly Arze, Colección Ramiro Molina Alanes



ORGANIZACIÓN PRIMIGENIA DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA

Desde mediados de la década de los años cincuenta, si bien la aviación militar boliviana aún era conceptuada como un arma más del Ejército Nacional, ya contaba con los lineamientos filosóficos-doctrinarios y los elementos inherentes a una Fuerza Aérea autónoma, es decir, con una nominación apropiada: Fuerza Aérea Nacional; un uniforme exclusivo: Azul pizarra, con sus propios emblemas y distinciones de grado; dos institutos de formación de cuadros: El Colegio Militar de Aviación⁽¹⁾ y el Politécnico Militar de Aeronáutica⁽²⁾, donde se forman hasta hoy los oficiales aviadores y sargentos técnicos, respectivamente; cuatro unidades aéreas en diferentes regiones del país; así como un Subsecretario de Aeronáutica en el Ministerio de Defensa, del que dependía administrativamente, y un Jefe de Estado Mayor de Aviación, que junto a su par el Jefe de Estado Mayor de Ejército⁽³⁾, eran las máximas autoridades de estas dos instituciones castrenses, que a

su vez dependían del Estado Mayor General⁽⁴⁾ en el régimen orgánico, disciplinario y empleo; consecuentemente su larga y aclamada autonomía o jerarquización, era inexorable.

De esta manera, cuando se promulgó el histórico Decreto Supremo No. 04743 de 26 de septiembre de 1957, que implícitamente crea la Fuerza Aérea Boliviana como una nueva institución castrense, similar y al mismo nivel del Ejército Nacional, hubo muy pocas variantes en su organización y dependencia. En realidad, esta disposición legal constituye una adecuación jurídica, puesto que nuestra aviación militar ya estaba vigente desde 1923, por lo que comenzó a participar en las Maniobras Militares de 1923 y 1928, y finalmente en la Guerra del Chaco como Fuerzas Aéreas en Campaña tuvo un papel protagónico. Este novel componente militar, pero de antigua y gloriosa tradición histórica, en sus inicios fue conformado de la siguiente manera⁽⁵⁾:

Comandante de la Fuerza Aérea:	Cnl. Walter Arze Rojas
Jefe de Estado Mayor FAB:	Tcnl. Javier Cerruto Calderón
Inspector Gral. FAB :	Cnl. Alberto Paz Soldán Pol
Jefe Sección I Personal :	My. Jaime Berdecio Zilveti
Jefe Sección II Informaciones :	Tcnl. Jaime Ayala Mercado
Jefe Sección III Operaciones :	Tcnl. Jorge Belmonte Ardiles
Jefe Sección IV Servicios :	My. Guillermo Molina Pizarro
Ayudante General :	Tcnl. Fernando Castrillo Peña
Jefe Cuartel General :	My. David Ruiz Villegas

INSTITUTOS DE FORMACIÓN:

Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch" (Santa Cruz)
 Politécnico Militar de Aeronáutica "Sbtte. José Max Ardiles Monrroy (La Paz)

UNIDADES AÉREAS, DE APOYO Y SERVICIO:

Base Aérea No. 1	(El Alto)
Base Aérea No. 2	(Cochabamba)
Base Aérea No. 3	(Santa Cruz)
Grupo Antiaéreo y Resguardo	(El Alto)
Maestranza Central	(El Alto)
Transportes Aéreos Militares	(El Alto)

PERSONAL:

Jefes y Oficiales	179
Suboficiales y Clases	334
Personal Civil	93
TOTAL	606

MATERIAL AÉREO:

North American AT-6	20
Stearman PT-17	16
Douglas C-47	9
Vultee BT-13	6
"Mustang" F-51	2
Beechcraft AT-11	2
Beechcraft AT-7	1
Grumman anfíbio	1
TOTAL	57 aviones

ARQUETIPOS DEL PODER AÉREO

Es digno evocar las señeras figuras de los verdaderos gestores y visionarios propugnadores de una Fuerza Aérea autónoma, Cnl. Armando Cortés Villanueva, que llegó a ser el último Jefe de Estado Mayor de Aviación; Cnl. Walter Arze Rojas⁽⁶⁾ que ocupaba el eminente cargo de Subsecretario de Aeronáutica en el Ministerio de Defensa y que fue posesionado como el primer Comandante de la FAB; y el Tcnl. Javier Cerruto Calderón, que se constituyó en el primer Jefe de Estado Mayor de la novel institución aérea militar: todos ellos líderes militares, que soslayando posiciones conservadoras y poseídos

de un gran espíritu de decisión, responsabilidad y un claro concepto de los factores que constituyen el poder aéreo de la Nación, edificaron los sólidos pilares donde se asentó la Fuerza Aérea Boliviana.

1) Fundado el 31 de mayo 1952
 2) Creado el 10 de julio de 1953
 3) Altos organismos creados por Decreto Ley No. 2705 de 31 de Agosto de 1951
 4) El cargo de Comandante en Jefe de las FF.AA. había sido suprimido en 1951
 5) Orden General para la FAB N° 1/57 de 30 de diciembre de 1957
 6) Su biografía fue publicada por el autor en "Actualidad Aeronáutica" de la FAB N° 143
 Ramiro Molina Alanes. Hitos Históricos de la Aviación Militar Boliviana. (Págs. 237 al 242).

Foto: Familia Cerruto, Colección Ramiro Molina Alanes



El Tcnl. DEMA Javier Cerruto Calderon que aparece con el equipo de vuelo en jets de los EE.UU., se constituyó en el primer Jefe de Estado Mayor de la FAB.

El Gral. Div. Aé. Armando Cortés Villanueva, notable aviador militar y comercial, fue uno de los gestores de la creación de una Fuerza Aérea autónoma.



Foto: Kelly Arze, Colección Ramiro Molina Alanes

El primer Comandante de la FAB, con el uniforme de diario que caracterizaba a los miembros de nuestra Aviación Militar.



Foto: Jenny Cortés, Colección Ramiro Molina Alanes

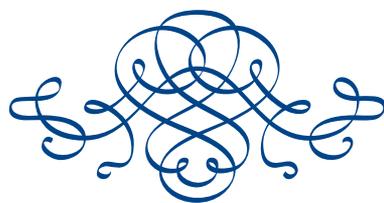


El Comandante de la Fuerza Aérea Boliviana, Cnl. Walter Arze Rojas (3ro. de Izq. Der.) y el Tcnl. Javier Cerruto Calderón (2do. de Izq. A Der.) junto a los Mys. Oscar Vargas y Medardo Chávez, así como con Cadetes del Colegio Militar de Aviación, durante su visita oficial a los Estados Unidos en diciembre de 1957.

Los nóveles Comandante y Jefe de Estado Mayor de la FAB, durante su primera visita oficial a los Estados Unidos; recibieron los honores militares inherentes a su eminente cargo jerárquico (Dic. 1957).



ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA FAB





I BRIGADA AÉREA “Mcal. Bernardino Bilbao Rioja”

El aeródromo de El Alto se ha constituido en la cuna de la aviación boliviana, en sus predios se sucedieron diferentes e importantes acontecimientos que marcaron el inicio de la actividad aérea en Bolivia.

Su extrema altitud (4.093 m.s.n.m.) fue el óbice más importante para la implantación de la incipiente pero entusiasta aviación boliviana. Sin embargo, el 17 de abril de 1920 a bordo de un triplano Curtiss “Wasp” de 400 HP, adquirido por nuestro gobierno, el aviador norteamericano Cap. Donald Hudson, contratado por nuestro país, al surcar los lípidos cielos de la ciudad de La Paz, realizó exitosamente el histórico primer vuelo de una aeronave en Bolivia.

Pero, indudablemente el acontecimiento histórico más trascendental de la aeronáutica boliviana es la fundación de la Escuela de Aviación, que tuvo lugar en el campo aéreo de El Alto, el 12 de octubre de 1923.

Pasada la Guerra del Chaco, con la creación de nuevas unidades aéreas y de servicio, en 1943 la Escuela Militar de Aviación se convirtió en Base Aérea No. 1.

CREACIÓN

Ante la necesidad de reajustar la nueva estructura orgánica de la Fuerza Aérea Boliviana, mediante Orden del Día de la FAB No. 163/86 de 10 de diciembre de 1986, se crea la Primera Brigada Aérea, con asiento en la hoy denominada ciudad de El Alto, y con jurisdicción geográfica en el área estratégica del Pacífico.

En homenaje al pionero de nuestra aviación y héroe máximo de la Guerra del Chaco, la I Brigada Aérea se honra en llevar el nombre de “Mcal. Bernardino Bilbao Rioja”. Conmemora su aniversario el 20 de mayo, natalicio del héroe.



GRUPO AÉREO DE CAZA "31" "Gral. Jorge Jordán Mercado"

Los orígenes del Grupo Aéreo de Caza "31" se remontan al año 1932 cuando la Aviación Militar Boliviana fue movilizada al Chaco Boreal, a raíz de los enfrentamientos armados entre nuestras tropas y efectivos del Ejército paraguayo.

Entre el 17 y 19 de julio de ese año, nuestra aviación militar con exploraciones y patrullajes aéreos en la vasta y desconocida región chaqueña, inicia una heroica labor que habría de durar tres años.

Pero, el verdadero hecho de armas donde interviene por primera vez nuestra aviación militar, es en la captura del fortín paraguayo Boquerón, suscitado el 31 de julio de 1932; en esta arriesgada e histórica acción, interviene una escuadrilla de tres aeronaves liderada por el My. Jorge Jordán; aunque nuestros aviones sufrieron varios impactos y desperfectos, lograron salir victoriosos de su primer bautizo de fuego. Como un homenaje perenne a este glorioso acontecimiento de las alas bolivianas, el actual Grupo Aéreo de Caza "31" conmemora su aniversario esa magna fecha.

Pasada la guerra con el Paraguay, se va estructurando paulatinamente la Fuerza Aérea Boliviana, dentro de la cual la aviación de caza es obviamente su razón de ser. De esta manera, con la adquisición de los versátiles AT-6 y posteriormente los legendarios

"Mustang" F-51, caracterizan a una de las etapas más fulgurantes de esta Unidad que tuvo en estas aeronaves el símbolo de su fuerza, valor e intrepidez.

El año 1957, en base al Escuadrón Táctico de la Base Aérea de El Alto, se creó el legendario Grupo Aéreo de Combate, novel unidad que a partir de 1968 fue nominado Grupo Aéreo de Caza "Gral. Jorge Jordán Mercado".

En 1973, esa Unidad inició la transición tecnológica pasando de los aviones de motor convencional a pistón hacia las aeronaves a reacción. El 7 de agosto de dicho año, al conmemorarse el "Día de las Fuerzas Armadas de la Nación", arribaron a La Paz los tres primeros jet T-33 Mark III, conducidos en vuelo desde el Canadá por pilotos bolivianos. Ese mismo año también arribaron de Venezuela los famosos aviones de caza a reacción "Sabre" F-86F que hasta 1978 operaron en esa unidad.

Al margen de su valioso rol de vigía del espacio aéreo, el GAC "31" se destaca por apoyar de manera profesional y altamente efectiva el trabajo del poder ejecutivo, satisfaciendo los requerimientos de transporte a las autoridades nacionales a cualquier punto del país y Sudamérica en sus aeronaves ejecutivas Beechcraft "King Air" B-350i, FAB-048 y Beechcraft "King Air" B-250 FAB-047.



GRUPO AÉREO DE TRANSPORTE "71" "Gral. Walter Arze Rojas"



EL ETA COMO COMIENZO

Al finalizar la II Guerra Mundial, como parte del programa de "Préstamos y Arriendos", los Estados Unidos cedieron a Bolivia cuatro bimotores Douglas C-47; con estas legendarias aeronaves, el 15 de junio de 1945 inició sus actividades el Escuadrón de Transportes Aéreos (ETA), conformado por aviadores y personal técnico boliviano entrenado en la base aérea de Albrook (Zona del Canal de Panamá).

La misión principal que cumplió el ETA en los tres primeros años de actividad, fue el abastecimiento logístico a las diferentes guarniciones militares del interior; pero, a partir de 1948, atendiendo el clamor de la población civil, comenzó a transportar pasajeros, carga y correspondencia entre los jirones más apartados y los principales centros urbanos del país.

NUEVA DESIGNACIÓN Y DENOMINACIÓN

En 1953 el ETA fue denominado Transporte Aéreo Militar, cuya tradicional sigla (TAM), se ha convertido en un verdadero símbolo de aliento,

unión, progreso y esperanza entre los bolivianos. Por otro lado, TAM que dentro la estructura de la Fuerza Aérea Boliviana era denominado Grupo Aéreo de Transporte, en 1968 fue nominado "Gral. Walter Arze Rojas" como homenaje postumo al eximio aviador militar que se constituyó en el primer Comandante de la FAB.

FACTOR DE INTEGRACIÓN NACIONAL

TAM, tradicionalmente ha cubierto las rutas de integración que no eran rentables comercialmente a las demás empresas de aeronavegación; operando a costos accesibles a las grandes mayorías nacionales, cumple un importante servicio social, lo cual es ampliamente reconocido y valorado por los pobladores que utilizan sus servicios. Durante las emergencias y desastres naturales que asolaron al país en las últimas décadas, TAM asumió un papel preponderante al realizar vuelos aislados o "puentes aéreos" a las regiones afectadas, ya sea evacuando a personas damnificadas o transportando medicinas, vituallas y todo tipo de ayuda humanitaria.



GRUPO DE ARTILLERÍA Y DEFENSA ANTIAÉREA "91" "Tte. Antonio Vargas Mercado"

Desde 1923, año en que se fundó la Escuela de Aviación de El Alto, se hizo latente la necesidad de contar con personal idóneo para el resguardo de las instalaciones y material de vuelo de la incipiente Cuarta Arma del Ejército.

De esta manera, con efectivos del Regimiento "Bolívar" 2 de Artillería, acantonado en Viacha, se conformó la Compañía de Resguardo de la Escuela de Aviación, cuyo primer Comandante fue el Sbtte. Manuel P. Inchauste

Cuando se desencadenó la Guerra del Chaco, junto con los efectivos y material de la Escuela, se movilizan al teatro de operaciones las escasas piezas antiaéreas "Oerlikon", que durante todo el transcurso de la contienda tuvieron bajo su responsabilidad la defensa antiaérea de las diferentes bases aéreas y fortines.

Al desmovilizarse nuestro ejército después del cese de hostilidades, la misión que cumplía la Compañía de Resguardo en los inicios de la aviación militar, se le asigna al Grupo Aéreo de Combate con asiento en la Base Aérea de El Alto, del cual formaba parte

el Batallón de Soldados que prestaban su Servicio Militar en la Fuerza Aérea.

Sin embargo, el 28 de octubre 1975, se creó una nueva unidad denominada Grupo de Seguridad y Defensa de Instalaciones Aéreas (GSDIA).

A partir de 1984, adquiere su denominación actual de Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "91" (GADA "91"), aunque por algún tiempo (1993 – 1996) esta importante unidad de apoyo de la Fuerza Aérea Boliviana fue denominada Grupo de Seguridad "91" (GS- "91").

En esta escuela de civismo patrio se han formado miles de Soldados que hoy en día son respetables ciudadanos que desarrollan sus actividades en diferentes ramas de la socioeconomía nacional y en distintos lugares de nuestro extenso y variado territorio geográfico.

El GADA "91" fue nominado "Tte. Antonio Vargas Mercado" en homenaje al valeroso Oficial de la Fuerza Aérea Boliviana que se inmoló en 1965 defendiendo a su institución de los enemigos internos del país.



GRUPO DE ARTILLERÍA Y DEFENSA ANTIAÉREA "97" "My. Manuel P. Inchauste"



Como consecuencia de la nueva organización de la novel Fuerza Aérea Boliviana, el 28 de julio de 1961 se creó el Destacamento Aéreo No. "3" con sede en la localidad de Caranavi, que tenía como misión la producción de productos agropecuarios para el consumo de Cadetes, Alumnos y Soldados de la institución aérea militar. Para lo cual contaba con una pista de aterrizaje y granjas agropecuarias tanto en Caranavi como en Santa Ana de Huachi.

Posteriormente, por la misión específica que cumplía, esta unidad fue denominada Centro Agropecuario No. "1".

Sin embargo, de acuerdo al proceso de cambio doctrinario institucional iniciado el año 2010, mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea Boliviana No. 104/10 de 29 de julio de 2010, se creó el Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "97" (GADA- 97), bajo dependencia de la I Brigada Aérea con sede en la ciudad de El Alto.

Esta novel y bizarra unidad fue nominada "My. Manuel P. Inchauste" en memoria del pionero de los instructores militares de nuestra aviación y legendario héroe de la Guerra del Chaco. Asimismo, se instituyó como fecha de aniversario

el 28 de julio en homenaje a la fecha de creación del antiguo Destacamento Aéreo No. "3", piedra angular del actual Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "97".

El GADA-97 fue creado con la finalidad de fortalecer la presencia del Estado en el sector central de nuestro territorio geográfico, contribuyendo tanto a la seguridad y la defensa como al desarrollo integral del país a través de tareas de acción cívica y apoyo en casos de desastres naturales.





GRUPO AÉREO TÁCTICO "65" "Cnl. Av. Amalia Villa de La Tapia"

Esta novel unidad aérea asentada en el municipio de Uyuni, provincia Antonio Quijarro del departamento de Potosí, fue creada mediante Orden del Día de la FAB No. 114/07 de 20 de noviembre de 2007; depende directamente de la Primera Brigada Aérea con asiento en la ciudad de El Alto.

El Grupo Aéreo "65" que en los últimos años emprendió y concretó una serie de importantes obras de infraestructura aeronáutica y cuartelaria, se ha constituido en un guardián de nuestra soberanía aérea en esa extensa región del sudoeste del país, que atesora ingentes recursos naturales de gran potencial económico.

Las aeronaves del Grupo Aéreo "65" realizan cotidianamente diferentes operaciones aéreas de reconocimiento de fronteras, así como de búsqueda

y evacuación. Asimismo, los soldados de esta unidad, cumplen una importante labor en el resguardo del personal, material aéreo e instalaciones, tanto de la unidad como del aeropuerto de Uyuni denominado "La Joya Andina".

De acuerdo al nuevo rol de las Fuerzas Armadas del Estado, también viene apoyando al Comando Conjunto "Chichas" con patrullajes aéreos contra las actividades ilícitas.

Con la creación del Grupo Aéreo "65", la Fuerza Aérea Boliviana está en condiciones de promover e impulsar el desarrollo económico y social de Uyuni.

Fue nominado "Cnl. Av. Amalia Villa de la Tapia" en homenaje a la primera aviadora boliviana y notable historiadora aeronáutica, cuya fecha de su natalicio, 22 de junio, es conmemorada como aniversario de la unidad.



SERVICIO DE ABASTECIMIENTO AÉREO No. "11" "Sof. Mtre. Téc. Amparo Gonzales Vargas"



Desde la fundación de la Escuela de Aviación de El Alto (12 de octubre de 1923), se afrontó los problemas inherentes a esta nueva actividad, como ser: Formación de aviadores, mecánicos y construcción de hangares, talleres de reparación y almacenamiento de material y repuestos.

Con las limitaciones propias de la época, se encaró la construcción de un hangar, que serviría como taller de mantenimiento, pero que también traería consigo la actividad de abastecimiento. En este sentido, se podría decir que allí nació la necesidad de abastecer con repuestos, materiales y combustible a la aviación, que comenzaba a dar sus primeros pasos.

Al principio, fue atendido por los mismos mecánicos, pero con el acelerado desarrollo de la aviación militar en el país, se fue haciendo más grande y fue tomando mayor importancia. El personal asignado (no más de dos personas), comienza a seleccionar y clasificar los repuestos de acuerdo al tipo de aeronaves que se tenía en esa época.

El inicio de la guerra con el Paraguay dio lugar al desplazamiento de aeronaves, aviadores, mecánicos y, por supuesto, abastecimientos al Chaco Boreal. Las operaciones aéreas hicieron ver claramente la importancia de los abastecimientos, de acuerdo a la siguiente sentencia: *"En una guerra sin abastecimientos no hay victoria"*.

Pasado el conflicto bélico, a consecuencia de las necesidades, en la Base Aérea de El Alto se construyeron nuevos hangares y depósitos para almacenar todos los servicios inherentes a la Aviación Militar. La actividad de abastecimiento cobró importancia, más aún con el asesoramiento de la Misión Aérea Militar de los Estados Unidos y el entrenamiento que recibieron algunos técnicos en la zona del Canal de Panamá, paulatinamente el personal boliviano se va especializando en abastecimiento y órdenes técnicas.

Como parte de la política de modernización y renovación del material de vuelo de la Fuerza Aérea Boliviana, iniciada el año 1971, nació la necesidad de crear un organismo que dé solución a los problemas logísticos que surgieron, especialmente en el campo del abastecimiento, ya que la organización de abastecimiento hasta ese entonces existente, no se acomodaba a esa nueva y promisoriosa etapa que experimentaba nuestra aviación militar.

De esta manera, mediante Orden del Día de la FAB No. 24/74 de fecha 8 de mayo de 1974, se crea el Grupo de Abastecimiento, desprendido del Servicio de Mantenimiento; más tarde pasó a constituirse en el actual Servicio de Abastecimiento Aéreo "11".



GRUPO AÉREO PRESIDENCIAL "Bolivia"

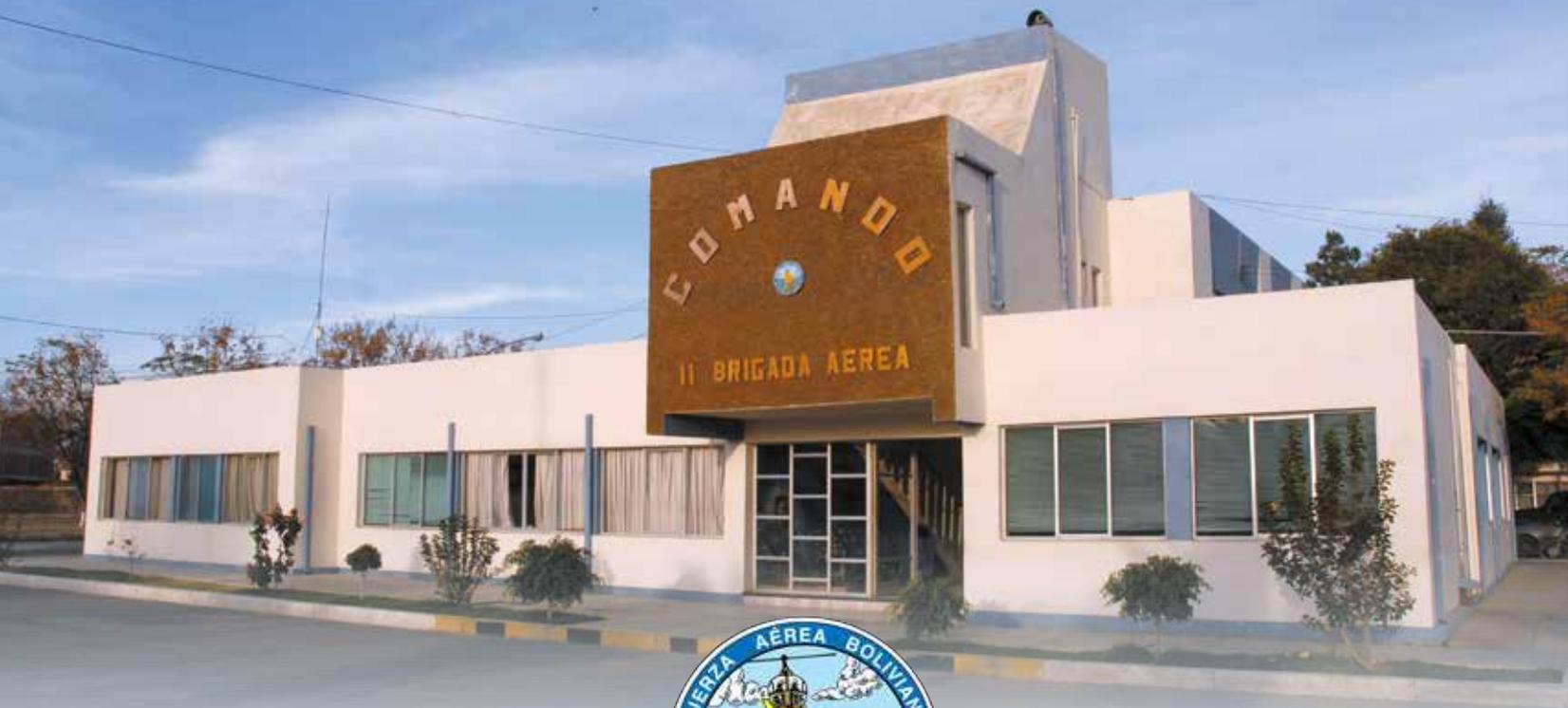
El Grupo Aéreo Presidencial "Bolivia", con sede en la ciudad de El Alto, fue creado mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea Boliviana No. 133/10 de 26 de octubre de 2010, con la finalidad de efectuar y garantizar las operaciones de transporte aéreo exclusivas para el Presidente Constitucional del Estado Plurinacional de Bolivia, tanto dentro como fuera del país.

La nueva y moderna aeronave "Falcon" 900 Easy, matrícula FAB-001 adquirida el año 2010, le permitió a esta novel unidad ingresar a una nueva etapa tecnológica para brindar al primer mandatario del país un transporte aéreo digno, eficiente, rápido y seguro, puesto que el venerable "Sabreliner" adquirido en 1975, ya no satisfacía las necesidades inherentes a un Jefe de Estado, principalmente por su corta autonomía de vuelo.

Es digno resaltar los memorables vuelos que realizó el "Falcon" al lejano oriente, particularmente a la República Popular China, en agosto de 2011, que llegó a cubrir sólo en el trayecto de ida, la enorme distancia de 18.180 Km; lo que demuestra las excepcionales cualidades tecnológicas de la aeronave presidencial y la pericia de sus tripulantes, compuesto íntegramente por miembros de la Fuerza Aérea Boliviana.

Sin embargo, al margen de las referidas aeronaves, el Grupo Aéreo Presidencial también cuenta con otros aviones y helicópteros, que están prestos no sólo para trasladar a autoridades del ejecutivo, sino para apoyar al pueblo boliviano en situaciones de emergencia o desastres naturales.





II BRIGADA AÉREA “Tte. Alberto Montaña”

El 29 de junio de 1943, se crea en la ciudad de Cochabamba la Base Aérea No. 2 la que fue inaugurada oficialmente el 23 de julio del mismo año en conmemoración al natalicio del epónimo Héroe de la Aviación Nacional, Tcnl. Rafael Pabón Cuevas.

Mediante Orden General de la Fuerza Aérea No. 1/58 de 24 de diciembre de 1958, la Base Aérea No. 2 se convierte en Destacamento Aéreo No. 1, manteniendo el nombre del héroe.

En 1967, con la incorporación de una escuadrilla de helicópteros y sobre la base del antiguo Destacamento Aéreo No. 1, se crea el Grupo Aéreo Mixto, el mismo que en 1984 fue desdoblado en dos unidades aéreas independientes, el Grupo Aéreo “51” y el Grupo Aéreo “34”.

De acuerdo a la nueva organización de la Fuerza Aérea Boliviana, el 10 de diciembre de 1986, mediante Orden del Día de la FAB No. 167/86

se crea en la ciudad de Cochabamba la Segunda Brigada Aérea, que aglutina a todas las unidades de la FAB asentadas en esa capital, es decir, al Grupo Aéreo de Caza “34”, el Grupo Aéreo de Búsqueda y Salvamento “51” y el Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea “92”.

Posteriormente, con el traslado del Politécnico Militar de Aeronáutica y la Escuela de Perfeccionamiento Técnico Aeronáutico a la ciudad de Cochabamba y la creación del actual Servicio de Mantenimiento Aéreo No. “2”, el Grupo SAR “Cochabamba”, el Grupo Contra Actos de Interferencia Ilícita y la Unidad Educativa de la FAB-Cbba, pasan a depender disciplinariamente de esa Gran Unidad Aérea.

La II Brigada Aérea fue nominada “Tte. Alberto Montaña”, en memoria del notable aviador y héroe de la Guerra del Chaco, que murió después de una arriesgada incursión aérea a las líneas enemigas el 19 de abril de 1935, cuya fecha es conmemorada como aniversario de esa Gran Unidad.



GRUPO AÉREO CAZA "34" "Tcnl. Rafael Pabón"

En 1967, con la incorporación de una escuadrilla de helicópteros H-23 y sobre la base del antiguo Destacamento Aéreo No. 1, el 22 de junio de 1967 a través de la Orden del Día de la FAB No. 17/67 se creó el Grupo Aéreo Mixto (GAMX) "Tcnl. Rafael Pabón".

A partir de 1984, el Grupo Aéreo Mixto que había sido nominado en 1982 sólo como Grupo Aéreo "51", se divide en dos unidades: el Grupo Aéreo de Caza "34", que mantiene el nombre de "Tcnl. Rafael Pabón" y la fecha de aniversario (22 de junio) del antiguo GAMX, y el nuevo Grupo Aéreo de Búsqueda y Salvamento "51".

En la gestión 1986, el GAC "34" comenzó a impartir el Curso de Entrenamiento Aerotáctico a los nuevos Aviadores Militares de la FAB, utilizando para ello los versátiles Pilatus PC-7.

Pero, en 1992 el exigente Curso Aerotáctico fue suspendido definitivamente, ya que cumpliendo los compromisos del programa "Peace Aguila", el Grupo Aéreo "34" ingresó a una nueva y trascendental faceta: la lucha frontal contra el tráfico ilícito de estupefacientes.

Desde entonces, las aeronaves Pilatus PC-7 del GAC "34", debidamente artilladas, en coordinación directa con la Fuerza de Tarea Aérea "Diablos Rojos",

la DEA y la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico realizaron importantes misiones de reconocimiento, interdicción e interceptación en toda el área donde operan las bandas dedicadas a esta ilícita actividad.

Desde el primer momento, los resultados fueron excelentes, ya que en los cuatro años que duró el programa, se llegó a interceptar y capturar varias centenas de aviones, tanto nacionales como extranjeros que realizaban vuelos ilegales. Asimismo, se lograron descubrir numerosas pistas clandestinas en el Chapare, en la región central del Beni y el sudeste de Santa Cruz.

El desempeño por demás halagador, demuestra objetivamente las excepcionales cualidades y preparación profesional del personal de aviadores y técnicos de la unidad. Un hito trascendental de su rico historial es la incorporación el año 2011 de las aeronaves de empleo K-8 "Karakorum", adquiridas de la República Popular China. Por lo cual, los venerables Pilatus PC-7 pasaron a conformar el material de vuelo del GAC-33.

El Grupo Aéreo de Caza "34" se honra en llevar el nombre de "Tcnl. Rafael Pabón" en memoria del héroe y as de nuestra aviación en la Guerra del Chaco.





GRUPO AÉREO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO "51" "Cap. Carlos Estívariz Cardozo"

Debido a que nuestro país está conformado por una extensa y abrupta geografía, compuesta por altas montañas, profundos valles e intrincada selva, que impide un rápido y seguro acceso, más aún en casos de desastres naturales o accidentes de aeronaves y automotores.

Durante la gestión de gobierno del Gral. René Barrientos Ortuño se adquirió de los Estados Unidos una escuadrilla de helicópteros Hiller H-23, cuyo performance se adecuaba a nuestras complejas condiciones geográficas.

Con el arribo al país de estos versátiles helicópteros y el adiestramiento adecuado de pilotos y técnicos, el 22 de junio de 1967, mediante Orden del Día de la FAB No. 17/67, en base al Destacamento Aéreo No. 1 de la ciudad de Cochabamba se crea el Grupo Aéreo Mixto (GAMX) "Tcnl. Rafael Pabón".

De acuerdo a la misión que debería cumplir el GAMX, fue estructurado en cuatro escuadrones: Básico, Técnico, de Entrenamiento y Reconocimiento, Búsqueda y Rescate.

Esta nueva unidad de la Fuerza Aérea Boliviana tuvo su prueba de fuego en la lucha antiguerrillera de Ñancahuazú, donde tripulantes y personal de apoyo en tierra demostraron todos sus conocimientos y esfuerzos adquiridos en los escasos meses de intensivo entrenamiento, evacuando heridos, observando el desplazamiento de los grupos subversivos y

abasteciendo con medicamentos y vituallas livianas a las tropas del Ejército. Asimismo, en los arriesgados y esforzados rescates de aeronaves siniestradas, los helicópteros del GAMX tuvieron un meritorio desempeño.

En la década de los años setenta, el material de vuelo del GAMX se vio notablemente modernizado y sustancialmente incrementado con el arribo de los afamados helicópteros UH-1H "Huey", cedidos por los Estados Unidos bajo la ayuda MAP, y los versátiles SA-315B "Lama" de industria francesa.

De acuerdo a la nueva clasificación de unidades de la FAB, a partir de enero de 1982 el Grupo Aéreo Mixto es denominado Grupo Aéreo "51". Sin embargo, en 1984 el Grupo Aéreo "51" se divide en dos unidades: el Grupo Aéreo de Caza "34" y el Grupo Aéreo de Búsqueda y Salvamento "51"(GABS-51); el primero conserva el nombre de "Tcnl. Rafael Pabón" y la fecha de creación del GAMX (22-Junio-1967); mientras que el GABS "51" prácticamente nace como una nueva unidad de helicópteros, ya que la fecha de su creación comienza a contarse desde 1984.

El Grupo Aéreo "51" fue nominado con el nombre del Cap. Carlos Rafael Estívariz Cardozo en homenaje a uno de los primeros pilotos bolivianos de helicópteros que falleció cuando pilotaba una de estas aeronaves, junto al Presidente Constitucional de la República, Gral. Fza. Aé. René Barrientos Ortuño.



GRUPO DE ARTILLERÍA Y DEFENSA ANTIAÉREA "92" "Sbtte. Mario Calvo Gonzales"

Desde la época en que funcionaba la Escuela Militar de Aviación (1936) en la ciudad de Cochabamba, el aporte de los conscriptos, tanto en el resguardo del personal y las instalaciones como en el apoyo de las operaciones aéreas, fue de innegable importancia.

En un principio, era el Ejército el que destacaba oficiales y soldados para ese fin, sin embargo, cuando la Aviación Militar se independizó con el rango de Fuerza Aérea (1957) comenzó a reclutar a sus propios efectivos de tropa, quienes al prestar su servicio militar en la institución recibieron el apelativo de Soldados Avioneros.

El año 1984, cuando se creó el nuevo Grupo Aéreo de Búsqueda y Salvamento "51", la Compañía de Soldados pasó a depender del Grupo Aéreo de Caza "34" bajo la denominación de Escuadrón de Seguridad.

Con el propósito de brindar la seguridad correspondiente, tanto al personal como a las instalaciones de la Guarnición Aérea de Cochabamba, mediante Orden del Día de la FAB No. 168/86 de 30 de diciembre de 1986, se crea el Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "92" (GADA "92").

Esta nueva unidad, al igual que los demás Grupos de Artillería y Defensa Antiaérea de la Fuerza Aérea

Boliviana, entre los años 1993 y 1996 fue denominada como Grupo de Seguridad "92" (GS-"92").

Actualmente, el GADA "92" se ha convertido en un centro de reclutamiento al que convergen jóvenes bolivianos de todas las latitudes del país para cumplir el sagrado deber del Servicio Militar Obligatorio. En esta unidad se imparte una rigurosa instrucción en operaciones de seguridad y defensa de instalaciones, sin descuidar la capacitación del conscripto en áreas que le serán de gran utilidad cuando se reintegre a la sociedad como Reservista.

De esta manera, gracias a beneficiosos convenios con la Universidad Mayor de San Simón y otras instituciones, los soldados del GADA "92" pudieron acceder a los importantes cursos de tecnología obrera y agropecuaria.

Es así que el joven conscripto al margen de capacitarse en las actividades propias del servicio militar, se licencia con una profesión útil y beneficiosa como ser: Mecánica, motores a diesel y explosión, electricidad industrial y domiciliaria, horticultura, conservación de suelo, etc.

El GADA "92" lleva el nombre de "Sbtte. Mario Calvo Gonzales" en memoria del héroe de la Guerra del Chaco que murió en un combate aéreo junto al As de la Aviación Boliviana, Tcnl. Rafael Pabón.



SERVICIO DE MANTENIMIENTO AÉRO No. "2" "Tte. Arturo Mattos"

Desde la época de los años setenta, la creación de un Centro de Mantenimiento de la Fuerza Aérea en la ciudad de Cochabamba, fue un anhelo institucional y una preocupación constante para el alto mando de la aviación militar, ya que por la ubicación geográfica de la capital del valle, su benigno clima y otros factores inherentes a la geopolítica nacional, son ideales para la centralización de la infraestructura, maquinarias,

equipos y demás sistemas de mantenimiento e inspecciones mayores de las diferentes aeronaves de la Fuerza Aérea Boliviana.

Esta Unidad fue creada mediante Orden del Día de la FAB No. 11/96 de fecha 22 de febrero de 1996 bajo la denominación de Servicio de Mantenimiento Aéreo No. "2" (SMA-2); esta numeración devenía en razón de que en la Guarnición Aérea de El Alto funcionaba Servicio de Mantenimiento Aéreo No. "1".

Desde su creación, el SMA-2 realizó el mantenimiento y reparación de las aeronaves de las diferentes unidades que conforman la institución, contando para ello con un selecto grupo de arotécnicos en diferentes especialidades.

Actualmente, con el establecimiento del Politécnico Militar de Aeronáutica en la ciudad de Cochabamba y la Escuela de Perfeccionamiento Técnico Aeronáutico, esta unidad tiende a convertirse en un gran y verdadero centro aeronáutico, que llenará todas las necesidades y requerimientos en materia técnica de la Fuerza Aérea en su conjunto.

El Servicio de Mantenimiento Aéreo "2" lleva el nombre de "Tte. Arturo Mattos", en memoria del pionero de los técnicos de aviación de destacada actuación en la Guerra del Chaco.





GRUPO CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA "Libertador Simón Bolívar"

El Grupo Contra Actos de Interferencia Ilícita (GCAII) "Libertador Simón Bolívar", fue creado el 6 de junio del 2013 de acuerdo a Orden del Día de la FAB N° 58/13, en base al Anexo 17 del convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

El GCAII, inicialmente tuvo como asiento a la ciudad de La Paz; pero, desde el año 2015, tiene como base de operaciones a los predios del Politécnico Militar de Aeronáutica en la ciudad de Cochabamba, donde cuenta con instalaciones y áreas de instrucción, acorde a las necesidades del entrenamiento de su personal.

Desde su creación, el GCAII participó en ejercicios operativos como "Sumaj Waira" I en Arampampa; "Kuska Kasanchaj I" en Chimoré; "Jenecherú" en Villamontes; y "Pucara" I en Santa Cruz de la Sierra;

así como en diversas operaciones de carácter secreto, estrictamente de jurisdicción de la FAB.

La misión del GCAII es: *"Planificar, coordinar, supervisar y ejecutar operaciones especiales contra actos de interferencia ilícita, dentro del territorio nacional en forma permanente a fin de contribuir al cumplimiento de la misión de la Fuerza Aérea Boliviana".*



FUERZA AEREA BOLIVIANA TERCERA BRIGADA AEREA



III BRIGADA AÉREA “Tcnl. Telmo Romero Gorena”

La presencia de nuestra aviación militar en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra comenzó el año 1943, cuando fue creada la Escuela Militar de Aviación “Boquerón”, la misma que conmemoraba su aniversario el 31 de julio, en homenaje a la toma de ese épico fortín de la Guerra del Chaco.

Posteriormente, de acuerdo a la nueva estructura orgánica de la Aviación Militar, al margen de la Escuela Militar de Aviación “Boquerón” se creó en esa ciudad la Base Aérea No. “3”, de la cual pasó a depender ese instituto. La Base Aérea No. “3” comenzó a adquirir mayor importancia a partir del año 1952, ya que al fundarse en esa capital el Colegio Militar de Aviación “Tgral. Germán Busch”, se vio notoriamente incrementado con personal, infraestructura y material de vuelo.

Durante la década de los años 70 y parte de los 80, se crearon en la Guarnición Aérea de Santa Cruz nuevas unidades aéreas asentadas tanto en esa ciudad como en Roboré y Puerto Suárez, las mismas que por la actividad y tareas que desarrollan necesitaban ser aglutinadas en un solo comando regional.

De esta manera, luego de exhaustivos análisis estratégicos y geopolíticos, mediante Orden del Día de la FAB No.

02/86 de 3 de enero de 1986 se crea la Tercera Brigada Aérea, con asiento de su comando en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra y con jurisdicción geográfica en las áreas estratégicas del Amazonas y del Plata.

Esta Gran Unidad Inició sus actividades en predios del aeropuerto “El Trompillo”, donde con esfuerzo e iniciativa se fue formando una infraestructura adecuada a sus específicas funciones.

Están bajo dependencia de la Tercera Brigada Aérea las siguientes unidades: Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea “93”, Fuerza de Tarea Aérea “Diablos Rojos”, Servicio de Mantenimiento Aéreo “3”, Grupo SAR-FAB “Santa Cruz”, Grupo Aéreo “61”(Roboré), Grupo Aéreo “83” (Puerto Suárez) los Grupos Aéreos “21” y “22” (Chimoré), el Grupo Aéreo Mixto y el Grupo de Seguridad Ciudadana, EIFAB filial Santa Cruz y el Centro Médico Aeronáutico “3”.

La Tercera Brigada Aérea fue nominada “Tcnl. Telmo Romero Gorena” en memoria del primer aviador cruceño, que participó en la Guerra del Chaco y que en 1937 protagonizó una notable hazaña aérea que le permitió ingresar a nuestros fastos aeronáuticos.



GRUPO AÉREO DE ENTRENAMIENTO "21" "Tte. Augusto Escóbar Quiroga"

El Grupo Aéreo de Entrenamiento "21", acertadamente conceptualizado como el "Crisol del Saber Aéreo", tiene sus orígenes en la antigua Escuela Militar de Aviación "Boquerón", creada en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra el 31 de julio de 1943, de la cual formaba parte dependiendo directamente del Escuadrón Operaciones.

A esta escuela ingresaban Oficiales del Ejército y Cadetes de último curso del Colegio Militar que deseaban seguir la carrera de piloto militar para conformar el arma de Aviación de esa institución, puesto que la Fuerza Aérea Boliviana emergió recién el 26 de septiembre de 1957.

Con la fundación del Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch" el 31 de mayo de 1952, se crearon el Escuadrón Primario y el Escuadrón Básico Avanzado, donde los noveles Cadetes y los Oficiales Alumnos Pilotos realizaban la fase primaria de su complejo entrenamiento de vuelo.

En 1984, con la premisa de jerarquizar a estos escuadrones y convertirlos en una verdadera unidad de entrenamiento, mediante Orden del Día

de la Fuerza Aérea Boliviana No. 140/84 de fecha 31 de octubre de 1984, se creó el Grupo Aéreo de Entrenamiento "21", al que eran destinados los Oficiales Alumnos Aviadores egresados del Colegio Militar de Aviación.

Con la creación de la Tercera Brigada Aérea el año 1986, el Grupo Aéreo "21" pasó a depender orgánicamente de esa novel Gran Unidad con asiento de su comando en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra.

El Grupo Aéreo "21", inicialmente como unidad dependiente de la III Brigada Aérea y posteriormente del Colegio Militar de Aviación, tuvo como sede a la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, pero a partir del 2016 desarrolla sus actividades en el municipio de Chimoré, nuevamente bajo dependencia de la III Brigada Aérea.

Esta Unidad fue nominada "Tte. Av. Augusto Escóbar Quiroga", en homenaje al destacado Aviador Militar y notable Instructor de Vuelo, que el año 1958 truncó su joven y promisorio vida en un trágico accidente impartiendo instrucción de vuelo a Cadetes del Colegio Militar de Aviación



GRUPO AÉREO DE ENTRENAMIENTO "22" "Gral. Div. Aé. Alberto Paz Soldán Pol"

El Grupo Aéreo de Entrenamiento "22", con sede en el municipio de Chimoré, provincia Carrasco del departamento de Cochabamba, fue creado mediante Orden del Día de la FAB No. 112/10 de 15 de julio de 2010. Históricamente, es la primera unidad de la Fuerza Aérea Boliviana creada específicamente para el entrenamiento de vuelo en aeronaves de ala rotatoria.

Por la misión que cumple, esta novel unidad depende de la Tercera Brigada Aérea.

El 2 de agosto de 2011, en un trascendental acto se entregó oficialmente los dos primeros y nuevos helicópteros Robinson R-44 "Raven", iniciándose el primer curso de vuelo de ala rotatoria con doce oficiales alumnos.

En la actualidad esta unidad cuenta con una escuadrilla de seis helicópteros Robinson R-44 "Raven" II, con los que viene formando nuevos aviadores

militares tanto para la Fuerza Aérea Boliviana como para el Ejército de Bolivia

El Grupo Aéreo "22" fue nominado "Gral. Div. Aé. Alberto Paz Soldán Pol" como un homenaje al notable aviador militar y héroe de la Guerra del Chaco, cuyo natalicio (4 de septiembre) es conmemorado como aniversario de la unidad.





GRUPO DE ARTILLERÍA Y DEFENSA ANTIAÉREA "93" "Cnl. Emilio Árabe Claure"



El Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "93" (GADA "93") "Cnl. Emilio Árabe Claure", dependiente de la III Brigada Aérea con asiento en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, fue creado mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea N°. 168/86 de 30 de diciembre de 1986.

En esta Unidad se prepara a los hombres que defenderán a la Patria ante cualquier eventualidad y que se convertirán en ciudadanos de conducta y valores morales en beneficio de la nación; además

son pilar fundamental de la seguridad de las instalaciones militares de la Guarnición Aérea de Santa Cruz y de los aeropuertos de "El Trompillo" y "Viru Viru". También se considera como patrimonio cultural al Centro Integrado "My. Nataniel Verduguez Terceros", fundado el 7 de abril de 1998, que funciona en el Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "93" cumpliendo la noble labor en la educación de Soldados que prestan su Servicio Militar en la Unidad, de acuerdo al convenio de fecha 18 de marzo de 1998, suscrito entre el Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Educación de Cultura y Deportes.

Jerarquizando la bizarra especialidad de Defensa Aérea, el GADA "93" se ha

constituido en una verdadera Escuela de Operadores de Selva para Oficiales Subalternos y Sargentos de la Fuerza Aérea Boliviana.

Fue nominado "Cnl. Emilio Árabe Claure" en memoria al digno y notable Instructor Militar de la Fuerza Aérea Boliviana, que perdió la vida en actos del servicio como ocupante de una aeronave de la FAB que sufrió un trágico accidente en 1979, cuya fecha de su natalicio, 21 de marzo, es conmemorada como aniversario de la Unidad.





GRUPO AÉREO TÁCTICO "61" "Gral. Div. Aé. Luis García Pereira"

Durante la Guerra del Chaco, por la proximidad al teatro de operaciones y su ubicación intermedia entre las ciudades de Santa Cruz de la Sierra y Puerto Suárez, las Fuerzas Aéreas en Campaña crearon en la localidad chiquitana de Roboré una base aérea que apoyó eficazmente todas las acciones emprendidas por la 5ta. División y el Tercer Cuerpo de Ejército, respectivamente, en la región del oriente chaqueño.

Después del conflicto bélico, la aviación militar boliviana mantuvo por algún tiempo en esa localidad, fracciones aéreas con el denominativo de Patrulla Aérea Roboré, subordinada al Comando de la Región Militar No. 5.

CREACIÓN

Por su influjo e importancia geoestratégica en esos extensos territorios patrios, la Fuerza Aérea Boliviana mediante Orden del Día No. 9/72 de 10 de febrero de 1972 crea en Roboré el Grupo de Operaciones Aéreas Especiales (GOAE).

El personal, destinado mediante Orden General de las FFAA., y la tropa que fue reclutada en Cochabamba,

se constituyeron provisionalmente en el Colegio Militar de Aviación de Santa Cruz, aguardando la conclusión de las obras de infraestructuras necesarias, correspondientes a la primera fase.

La Orden Particular de la Fuerza Aérea No. 9/72 de 16 de octubre del mismo año, dispone el traslado del GOAE hasta su base de Roboré.

El año 1981, acatando el nuevo Reglamento de Designación de Unidades Operativas de la FAB, el Grupo de Operaciones Aéreas Especiales es designado como Grupo Aéreo "61".

El GOAE fue nominado "Gral. Div. Aé. Luis García Pereira", en reconocimiento al notable aviador militar y pundonoroso ex Comandante General de la Fuerza Aérea.

Una fecha significativa y memorable para esta Unidad fue el 5 de noviembre de 1972, cuando aterrizaron solemnemente en su nueva base, los venerables North American AT-6, simbolizando y marcando un hito importante en el historial del Grupo Aéreo. Por este especial acontecimiento, su fecha de aniversario conmemora el 5 de noviembre.



GRUPO AÉREO DE RECONOCIMIENTO Y EXPLORACIÓN "83" "Tcnl. José Manuel del Carpio"



Con el propósito de impartir entrenamiento de vuelo básico a los oficiales alumnos aviadores de la Fuerza Aérea Boliviana, el 6 de junio de 1987 se creó en la localidad fronteriza de Puerto Suárez una nueva unidad aérea denominada Grupo Aéreo de Entrenamiento "22". Después de brevetar a varias promociones de aviadores militares, el año 1999 el curso de pilotaje fue trasladado a Roboré, sede el Grupo Aéreo "61".

De esta manera, de acuerdo al reordenamiento orgánico de la Fuerza Aérea Boliviana, en base a las instalaciones

que poseía en Puerto Suárez el Grupo Aéreo "22", mediante Orden del Día de la FAB No. 119/99 de fecha 21 de diciembre de 1999, se crea el nuevo Grupo de Reconocimiento y Exploración Aérea "83".

Esta unidad lleva el nombre de "Tcnl. José Manuel del Carpio" en homenaje al notable observador y aviador de destacada actuación en la Guerra del Chaco.

El Grupo de Reconocimiento y Exploración Aérea "83" conmemora su aniversario el 6 de junio, fecha de creación del ex Grupo Aéreo "22".





GRUPO AÉREO MIXTO

Con la premisa de contar con una unidad aérea apta para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, evacuación aeromédica, acción cívica y servicios de transporte aéreo, mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea Boliviana No. 52/20 de 28 de agosto de 2020, fue creado el Grupo Aéreo Mixto.

Esta unidad aérea fue asentada en instalaciones del desactivado Grupo Aéreo de Caza "32" de la base aérea de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra

El Grupo Aéreo Mixto cuenta con aeronaves de ala fija BAe "Jetstream", Piper "Céneca" y Cessna 206 y 210, así como un helicóptero Robinson R-44 "Raven". Mientras que el personal está conformado por aviadores y aerotécnicos militares altamente calificados en las especialidades de ala fija y ala rotatoria, que le permiten operar con altos estándares de eficiencia y seguridad, constituyéndose en unidad élite de la Fuerza Aérea Boliviana.





GRUPO AÉREO DE SEGURIDAD CIUDADANA "Gral. Div. Aé. Jaime Niño de Guzmán Quiroz"



Ante la creciente y alarmante actividad delictiva que venía amenazando a la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, y atendiendo el clamor de la población, mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea Boliviana No. 83/2020 de 3 de noviembre de 2020, se crea el Grupo Aéreo de Seguridad Ciudadana, en instalaciones del Hangar "51" del aeropuerto "El Trompillo" de esa ciudad.

Actualmente, el Grupo de Seguridad Ciudadana viene operando con dos helicópteros Robinson R-44 "Raven" II adquiridos en febrero de 2013 por el Ministerio de Gobierno dentro del Plan de Seguridad Ciudadana.

Esta novel unidad viene ejecutando operaciones aéreas de emergencia, evacuación, necesidades del servicio, uso oficial del órgano ejecutivo para seguridad interna del Estado, transporte del personal, operaciones especiales, patrullaje aéreo preventivo, entre otras.

Como un homenaje postremo al primer aviador militar boliviano de la especialidad de ala rotatoria, el Grupo Aéreo de Seguridad Ciudadana fue nominado "Gral. Div. Aé. Jaime Niño de Guzmán Quiroz", cuya fecha de su natalicio, 1 de mayo, es conmemorado como aniversario de la Unidad.





SERVICIO DE MANTENIMIENTO AÉREO No. "3"

Esta unidad de mantenimiento de la Fuerza Aérea Boliviana asentada en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, fue creada el 3 de mayo de 1991 mediante Orden del Día de la FAB No. 26/91.

Por su importancia y ubicación geográfica, el Servicio de Mantenimiento Aéreo "3" (SMA "3") tiende a constituirse en un verdadero centro de mantenimiento de aeronaves, no sólo militares sino también civiles, puesto que cuenta con recursos humanos altamente especializados en diferentes áreas de la tecnología aeronáutica. Los Suboficiales y Sargentos, íntegramente egresados del Politécnico Militar de Aeronáutica, al margen de contar con mucha experiencia, poseen un gran bagaje de conocimientos sobre sus respectivas especialidades adquiridas en diferentes cursos impartidos en el país y en el exterior.

Debido a que a la Tercera Brigada Aérea están aglutinadas varias unidades operativas de la Fuerza Aérea Boliviana que desarrollan una fluida actividad de vuelo, tanto en el entrenamiento de tripulaciones como en operaciones de enlace, búsqueda y salvamento, el SMA "3" realiza el mantenimiento mayor de las aeronaves "Diamond" D-40, T-25, Zlin 224L y la variedad de Cessna y Beechcraft.





IV BRIGADA AÉREA “Cap. Faustino Rico Toro”

Durante la contienda bélica del Chaco, la ciudad de Tarija, por su proximidad a la zona de operaciones, se convirtió en una plaza militar de intensa actividad, el Ejército Boliviano contaba con grandes almacenes, maestranzas, oficinas y cuarteles de etapas.

Dada su importancia geográfica, las Fuerzas Aéreas en Campaña contaron en esta ciudad con una Base Aérea de Apronte; de esta manera, nuestros aviones de caza, reconocimiento, bombardeo e incluso las aeronaves del Lloyd Aéreo Boliviano, fueron figuras familiares en el campo de aterrizaje de la ciudad del Guadalquivir.

Después del cese de hostilidades, la Base Aérea de Apronte fue denominada Base Aérea Tarija, hasta la total desmovilización de nuestro Ejército. Posteriormente, la actividad aérea militar fue interrumpida casi totalmente.

El año 1957, cuando la Aviación Militar se independizó del Ejército con el rango de Fuerza Aérea, se hizo latente la necesidad de contar con Bases Aéreas en los puntos más estratégicos del territorio nacional, es así que el 24 de diciembre de 1958 se crea en la ciudad de Tarija el Destacamento Aéreo No. “2”.

Como parte de las profundas transformaciones institucionales, mediante Orden del Día de la FAB No. 133/90 de 20 de diciembre de 1990 se crea la Cuarta Brigada Aérea, con jurisdicción geográfica sobre el área estratégica del Plata.

Con la creación de la IV Brigada Aérea, se logró la cohesión bajo un solo comando de las unidades de la FAB de esa región; de esta manera, el Grupo Aéreo de Caza “33”, el Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea “94”, y el Grupo Aéreo Táctico “63”, asentados en las ciudades de Tarija y Villamontes, respectivamente, pasaron a depender de esta Gran Unidad.

La IV Brigada Aérea fue nominada, con el glorioso nombre de “Cap. Faustino Rico Toro”, como homenaje postrer al pionero de nuestra aviación y primer aviador militar boliviano que participó en una acción de guerra internacional al bombardear y ametrallar fortines paraguayos en 1928 como represalia por el asalto armado al fortín Vanguardia. Asimismo, se instituyó como aniversario de esta Gran Unidad Aérea el 15 de diciembre, primera acción bélica internacional donde participó nuestra aviación militar.



GRUPO AÉREO DE CAZA "33" "Cap. Arturo Valle Peralta"

Los orígenes de esta unidad se remontan al año 1958, cuando se creó en la ciudad de Tarija el Destacamento Aéreo No. "2", el mismo que con el transcurso de los años en función a la misión asignada fue cambiando de denominación, siendo éstas: Grupo Aéreo de Cobertura No. 1, Grupo Aéreo "41" y Grupo Aéreo de Caza "33".

Cuando funcionaba como Grupo Aéreo de Caza "33", el año 2000 el Comando General de la Fuerza Aérea, dispuso el cierre temporal del GAC- "33",

ya que las aeronaves de empleo de esta unidad, los venerables T-33, después de ser reacondicionadas y modernizadas en el Canadá, fueron reasignadas a los Grupos Aéreos "31" de El Alto y "32" de Santa Cruz; de esta manera se creó el Grupo Aéreo de Exploración y Reconocimiento "82", bajo dependencia directa de la IV Brigada Aérea.

El año 2014, el Comando General de la Fuerza Aérea Boliviana dispone la reactivación del Grupo Aéreo de Caza "33", asignándole la misión de organizar y ejecutar el "Curso Aerotáctico" para la formación de nuevos aviadores de caza en los venerables aviones de entrenamiento y empleo Pilatus PC-7 "Turbo Trainer", que fueron debidamente repotenciados.

Esta nueva unidad lleva el nombre de "Cap. Arturo Valle Peralta", al igual que la Unidad que le precedió, en homenaje al héroe del aire caído en pleno bombardeo del fortín Toledo, junto al Sof. José Ardiles Monrroy, durante la Guerra del Chaco.





GRUPO DE ARTILLERÍA Y DEFENSA ANTIAÉREA "94" "Tte. Nicolás Rojas y Rojas"



Desde la época de la Guerra del Chaco, el resguardo tanto del personal como de las instalaciones y el material de vuelo de la Base Aérea de Apronte de la ciudad de Tarija, estuvo a cargo de un contingente de soldados del Ejército que cumplían esta labor específica, tal como corresponde a un aeródromo militar.

El año 1958, cuando se creó el Destacamento Aéreo No. "2", la Aviación Militar ya se había independizado del Ejército con la jerarquía de Fuerza Aérea, razón por la cual ya contaba entre sus cuadros orgánicos con concriptos propios y Oficiales del Ejército que se desempeñaban en la FAB como instructores militares; los soldados, al margen de la tarea específica de resguardo, cumplían también labores inherentes a la aeronáutica militar, razón por la cual fueron denominados "Avioneros".

En base al Escuadrón de Seguridad del Grupo Aéreo de Caza "33", compuesto por concriptos

que prestaban su servicio militar en la Fuerza Aérea, mediante Directiva de la FAB No. 12/90 de fecha 18 de diciembre de 1990, se crea el Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "94" (GADA 94).

A partir del año 2014, en el GADA 94 se imparte a Oficiales, Suboficiales y Sargentos de la especialidad de Defensa Aérea, el Curso de Tiradores de Élite, a objeto de que la Fuerza Aérea Boliviana cuente con personal altamente calificado en tácticas y técnicas de puntería avanzada y tiro de precisión con capacidades de reacción rápida, precisa y serena ante amenazas emergentes.

El GADA 94 lleva el nombre de "Tte. Nicolás Rojas y Rojas" en memoria del valeroso oficial de las baterías antiaéreas y observador aéreo de la Guerra del Chaco, que cayó en cumplimiento del deber, después de una arriesgada incursión sobre la retaguardia enemiga.



GRUPO AÉREO TÁCTICO "63" "Tcnl. Luis Ernst Rivera"

Villamontes, desde los inicios de la Guerra del Chaco se convirtió en una de las bases aéreas más importantes de Bolivia en la extensa región del Chaco Boreal, ya que debido a su ubicación geográfica e infraestructura se estableció en esta población no sólo un aeródromo, sino una Escuela Militar de Aviación, que formó en plena guerra nuevos pilotos militares que de inmediato comenzaron a operar en acciones de bélicas.

Después del conflicto bélico con el Paraguay, en 1936 la Base Aérea de Villamontes fue cerrada; Pero, medio siglo después por razones de orden estratégico y geopolítico, se vio la necesidad de contar en esa región con una unidad aérea, no sólo para garantizar la soberanía aérea de ese jirón patrio, sino para integrarla con los centros socioeconómicos más importantes del país.

De esta manera, mediante Orden del Día de la FAB No. 165/86 de 9 de diciembre de 1986, se creó el Grupo Aéreo Táctico "63".

Prácticamente, la novel unidad fue erigida desde cero, porque cuando el 25 de enero de 1987 se constituyó en Villamontes el personal de Oficiales, Suboficiales y Sargentos así como el considerable contingente de soldados, la tropa fue alojada temporalmente en ambientes de una unidad del Ejército; pero, poco

después fue reubicado a los predios que poseía la Fuerza Aérea en las inmediaciones del aeropuerto de Villamontes, situada a 8 kilómetros de la benemérita ciudad. Al igual que los soldados de la Guerra del Chaco, los abnegados soldados del Grupo Aéreo "63" habitaron en carpas de campaña (vivaque).

El encomiable espíritu de cuerpo de los miembros del Grupo Aéreo "63", inequívocamente obligó a que se acelere la construcción de la infraestructura cuartelaria básica, la misma que recién pudo cristalizarse en los años siguientes.

El año 1990, con la creación de la Cuarta Brigada Aérea en la ciudad de Tarija, el Grupo Aéreo "63" pasó a depender de esta Gran Unidad Aérea.

Desde la fecha de su creación, el Grupo Aéreo "63" fue denominado "Tcnl. Luis Ernst Rivera", como justo homenaje póstumo al segundo As de nuestra aviación en la Guerra del Chaco, que luego de una brillante actuación en ese conflicto bélico cayó en cumplimiento del deber cuando pilotaba una aeronave militar. Conmemora su aniversario el 12 de junio, en homenaje al célebre combate aéreo suscitado en igual fecha de 1933 cuando el entonces Cap. Luis Ernst Rivera derribó en combate aéreo una aeronave de caza adversaria tripulada por el Tte. Walter Gwynn.



V BRIGADA AÉREA “Cap. Horacio Vásquez”

Esta Gran Unidad Aérea con sede en la ciudad de Trinidad y con jurisdicción geográfica en el Área Estratégica del Amazonas, fue creada mediante Orden del Día de la FAB No. 114 /91 de 17 de noviembre de 1991.

La Quinta Brigada Aérea después de permanecer inactiva por muchos años, por su importancia y necesidad fue nuevamente reactivada en la gestión 2010.

Están bajo dependencia de la Quinta Brigada Aérea las siguientes Unidades de la Fuerza Aérea Boliviana: Grupo Aéreo “72”, Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea “95”, Grupo Aéreo “62” (Riberalta), Grupo Aéreo “64” (Cobija), Grupo SAR “Trinidad” y la Escuela de Idiomas de la FAB Filial Trinidad.

La Quinta Brigada Aérea, no sólo se ha constituido en un celoso guardián del espacio aéreo en los departamentos del Beni y Pando, sino en un firme baluarte de su desarrollo e integración, puesto que al realizar vuelos oficiales a los diferentes municipios

y comunidades de esa extensa región, contribuye a su progreso y bienestar

Entre las tareas que cumple esta Gran Unidad están: Exploración y reconocimiento aéreo; transporte aéreo ordinario a través del Grupo Aéreo “72”; búsqueda y rescate mediante el Grupo SAR; apoyo a los desastres naturales como componente aéreo; Acción Cívica con las Instituciones locales; Seguridad Ciudadana a través del GADA “95”; transporte de heridos, evacuación y rescate; lucha contra el contrabando, en coordinación con el Comando Estratégico Operacional “Mamoré”; integración de las provincias del Beni y Pando a través del transporte aéreo.

La V-Brigada Aérea fue nominada “Cap. Horacio Vásquez” como homenaje postrer al notable aviador beniano que se constituyó en fundador de la Escuela Militar de Aviación de El Alto y que falleció en un accidente de aviación cuando realizaba el inédito raid aéreo intercontinental Berlín - La Paz. Asimismo, se instituyó como aniversario de esta Gran Unidad el 21 de octubre, natalicio del Cap. Vásquez.



GRUPO AÉREO DE TRANSPORTE "72" "Cap. Fabián Monasterios Claire"

En base al Grupo Aéreo "52", fundada el 20 de marzo de 1981 en la ciudad de Trinidad, capital del departamento del Beni, mediante Orden del Día de la FAB No. 95/83 de fecha 11 de agosto de 1983, se creó la actual Unidad Aérea, bajo la denominación de Grupo Aéreo "72".

En virtud a la misión desarrollada, esta unidad aérea llegó a constituirse en el principal exponente de nuestra aviación militar en el noreste del territorio boliviano.

Desde su fundación, las aeronaves del Grupo Aéreo "72" están presentes en los aeropuertos y pistas de las grandes y pequeñas poblaciones del Beni y Pando, cumpliendo la sagrada misión de vertebrar esos alejados jirones patrios con las principales ciudades del país.

Durante las frecuentes inundaciones que asolaron las regiones del Beni y Pando, el personal del Grupo Aéreo "72" con los medios aéreos que tenía a su disposición, prestaron valiosos servicios

a la comunidad, rescatando, evacuando y abasteciendo con vituallas, víveres y medicamentos a través del aire, único medio disponible en esas infaustas horas de penurias y desolación.

El Grupo Aéreo "72" lleva el nombre de "Cap. Fabián Monasterios Claire", en homenaje al notable aviador beniano de gran actuación en la Guerra del Chaco; conmemora su aniversario el 20 de marzo, en homenaje a la fecha de su fundación.





GRUPO DE ARTILLERÍA Y DEFENSA ANTIAÉREA "95" "Tte. Humberto Orellanos Viruez"



El Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "95" (GADA "95") que tiene como sede la ciudad de Trinidad, fue creado mediante Orden del Día de la FAB No. 137/93 de 30 de diciembre de 1993. Depende directamente de la Quinta Brigada Aérea.

Esta unidad, después de permanecer inactiva por muchos años, por su importancia y necesidad, en la gestión 2010 fue nuevamente reactivada.

Al margen de impartir instrucción militar a los jóvenes conscriptos que prestan su servicio militar en esa unidad, en lo referente al apoyo al desarrollo integral del país, el GADA "95" también ofrece capacitación alternativa en ramas técnicas al personal de tropa con el apoyo de instituciones locales, ya sean estatales y privadas. En coordinación con otras instituciones del Estado, como la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), ejecuta operaciones de lucha contra el contrabando de combustible en toda la jurisdicción de la V Brigada Aérea. Por otra parte, apoya las campañas de salud contra el dengue y educación ambiental para casos de inundaciones, sequías, incendios, fumigación y limpieza de desechos tóxicos en la ciudad de Trinidad, todo en coordinación con el Comando

Conjunto "Mamoré", Centro de Operaciones de Emergencia Departamental Trinidad y el SEDES.

El GADA 95 lleva el nombre de "Tte. Humberto Orellanos Viruez", en memoria del notable Oficial Instructor Militar caído en cumplimiento del deber el aciago 4 de noviembre de 1964, cuya fecha es conmemorada como aniversario de la Unidad.





GRUPO AÉREO TÁCTICO "62" "Tcnl. Nataniel Verduguez Terceros"

El 5 de enero de 1962, se creó en la población norteña de Riberalta, Beni, el Grupo Aéreo de Cobertura "Cap. Alberto Peredo".

El Cap. Nataniel Verduguez Terceros, en su condición de primer comandante y fundador del Grupo, inició la construcción de las instalaciones de la unidad, las que fueron concluidas por su sucesor, el Tcnl. DEMA Jorge Malpartida Malpartida.

En la época de los años sesenta ya contó con un magnífico edificio que alberga el casino de oficiales, comedores y dormitorios para la tropa. Disponía asimismo de campos deportivos, jardines y una propiedad agrícola que provee de los productos necesarios a la unidad. Sin embargo, por razones de reestructuración institucional, a fines de la gestión 1972 el Grupo Aéreo de Cobertura fue cerrado temporalmente.

Después de casi catorce años, la unidad aérea de Riberalta fue reactivada el 16 de enero de 1986, mediante

Orden del Día de la Fuerza Aérea Boliviana No. 11/86 de esa fecha, bajo la nueva denominación de Grupo Aéreo Táctico "62" (GAT-62).

Esta Unidad, que depende de la Quinta Brigada Aérea con asiento en la ciudad de Trinidad, fue nominado "Tcnl. Nataniel Verduguez Terceros", en memoria del notable aviador militar y primer comandante de la unidad, que falleció en cumplimiento del deber cuando tripulaba una aeronave de entrenamiento, cuyo natalicio, 10 de febrero, es conmemorado como aniversario del Grupo Aéreo "62".





GRUPO AÉREO TÁCTICO "64" "Gral. Alfredo Santalla Esprella"



Con las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, y a fin de contar con una unidad aérea que sirva de bastión para la seguridad de nuestro espacio aéreo y la integración de esos alejados jirones del noroeste, el Comando General de la Fuerza Aérea Boliviana, mediante Orden del Día No. 2/91 de 4 de enero de 1991, crea el Grupo Aéreo Táctico "64" con base en la ciudad de Cobija, capital de Pando, el benjamín de los departamentos de Bolivia.

Si bien desde 1987 la Fuerza Aérea Boliviana contaba en Cobija con una unidad aérea, a partir de la gestión 1991, no sólo se dedicó a sus labores específicas, sino que, abarcando otras áreas compatibles con el rol constitucional de la Fuerzas Armadas, emplea sus recursos para afirmar el espíritu patriótico de esa región que atesora ingentes riquezas naturales. El Grupo Aéreo "64" depende de la V Brigada Aérea con asiento en la ciudad de Trinidad.

La unidad se exorna en llevar el nombre de "Gral. Alfredo Santalla Esprella", en memoria del aviador boliviano que participó en tres guerras internacionales, la Primera Guerra Mundial, la Guerra de Marruecos y la del Chaco.





SERVICIO NACIONAL DE AEROFOTOGRAFÍA

La fotografía aérea se inicia en Bolivia el 11 de julio de 1928, cuando a bordo de un avión Breguet XIX, equipado con cámaras "Gaumont" F-26 los aviadores My. Alfredo Santalla y Sof. César Gorriti, realizaron tomas aéreas de los alrededores de la ciudad de La Paz, habilitando posteriormente en la Escuela Militar de Aviación un precario laboratorio de revelado y procesamiento de datos.

Durante la Guerra del Chaco, la fotografía aérea fue utilizada ampliamente, tanto para la planificación de las acciones armadas, como para el trazado de caminos y "picadas" en el intrincado bosque y los despoblados pajonales del inhóspito Chaco Boreal.

Pasado el conflicto bélico con el Paraguay, utilizando diferentes aeronaves militares se desarrolló activamente la aerofotogrametría en nuestro país. Un paso trascendental para la Fuerza Aérea Boliviana, fue la creación de la Sección de Aerofotogrametría, cuyo primer director y asesor técnico fue al eminente ingeniero austriaco-boliviano My. Ing. Max Schreir.

En base a la Sección de Aerofotogrametría dependiente del Departamento III del Estado

Mayor de la Fuerza Aérea, mediante Decreto Ley No. 14128 del 19 de noviembre de 1976 se crea el Servicio Nacional de Aerofotogrametría como Unidad descentralizada de la Fuerza Aérea, que toma a su cargo la cobertura aereofotogramétrica en todos sus rangos de escalas con diferentes propósitos en todo el país.

En estas últimas décadas, el SNA ha desarrollado una intensa actividad en el inventario y evaluación de recursos naturales, especialmente en zonas de interés nacional, proporcionando valiosa información para el ordenamiento y desarrollo de áreas de importancia geográfica.

Actualmente el Servicio Nacional de Aerofotogrametría cuenta con personal de aviadores, ingenieros y técnicos altamente capacitados, que sumados a los modernos aviones, laboratorios y equipos especiales que posee, se ha convertido en una entidad técnica y científica de innegable importancia para el desarrollo nacional. Además, cumpliendo contratos especiales, el SNA realizó importantes trabajos aerofotogramétricos en Guatemala, Panamá, Honduras, Costa Rica y otros países del continente.



TRANSPORTES AÉREOS BOLIVIANOS



El año 1977, con el arribo de las primeras aeronaves de transporte masivo C-130 "Hércules", se vislumbró el trascendental rol de apoyo al desarrollo nacional que podía cumplir la Fuerza Aérea Boliviana.

De esta manera, mediante Decreto Supremo No. 15091 de 7 de noviembre de 1977, se crea Transportes Aéreos Bolivianos (TAB), como una empresa descentralizada de la FAB, para atender el transporte aéreo de carga pesada, tanto nacional

como internacional, cumpliendo normas y principios de la política aérea que rige esta actividad.

Por el real aporte al desarrollo integral del país mediante D.S. No. 0239 de 5 de agosto de 2009, TAB fue calificado como "Empresa Pública Nacional Estratégica".

La actual flota de aeronaves de TAB está compuesta por los Douglas DC-10 y MD-10 30-F y los Lockheed C-130 "Hércules", que vienen prestando un eficiente servicio a la industria y el comercio en sus actividades de importación y exportación.





TRANSPORTE AÉREO MILITAR EMPRESA PÚBLICA

El 15 de junio de 1945, con cuatro aeronaves Douglas C-47, se conforma el Escuadrón de Transporte Aéreo (ETA) con asiento en la Base Aérea de El Alto. En 1953, el ETA se transforma en Transporte Aéreo Militar (TAM)

DIGETAM

Con la incorporación de aeronaves de transporte bajo el sistema de Leasing Operativo y Leasing Financiero, se inició la recuperación de TAM; para una correcta administración, a través de la Resolución Administrativa de la FAB No. 001/07 de fecha 5 de enero de 2007, se crea la Dirección General de Transporte Aéreo Militar (DIGETAM).

TAM-EP

Sin embargo, por Decreto Supremo No. 3025 de 14 de diciembre de 2016 TAM adopta la naturaleza de Transporte Aéreo Militar

Empresa Pública (TAM-EP), con personería jurídica de Derecho Público, con dependencia orgánica y administrativa de la Fuerza Aérea Boliviana bajo tuición del Ministerio de Defensa. Esta disposición legal fue ratificada por Ley 900 de 13 de febrero de 2017.





EMPRESA DE SERVICIOS AÉREOS BOLIVIANOS



Ante la evidente necesidad de contar con una entidad que brinde servicios aéreos a las empresas nacionales y extranjeras dedicadas a la exploración y explotación de recursos hidrocarbúricos, así como a personas particulares que requieran desplazarse a lugares donde el helicóptero es el medio más apropiado, mediante

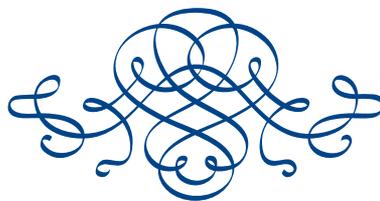
Decreto Supremo No. 3356 de 12 de octubre de 2017 se creó la Empresa de Servicios Aéreos (ESABOL), con personalidad jurídica de derecho público, de duración indefinida, patrimonio propio, autonomía de gestión administrativa, financiera, legal, técnica y operativa; si bien forma parte de la estructura orgánica de la Fuerza Aérea Boliviana, se encuentra bajo la tuición del Ministerio de Defensa. Su organización y funcionamiento están sujetos a la normativa legal vigente que rige a la aeronáutica civil.

Esta promisorio empresa tiene como sede al hangar No. 80 del aeropuerto "El Trompillo" de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra; dispone de dos aeronaves de ala rotatoria BK 117 C-2 (EC-145) multipropósito, de fabricación alemana, con una capacidad de carga de 3.585 kg, siendo capaz de transportar a ocho pasajeros con una carga útil de 600 kg en diferentes tipos de operaciones no regulares como: Traslado aéreo de personal y carga interna y externa, evacuación aéreomédica, filmación aérea, vuelos de turismo, de búsqueda y rescate, reconocimiento aéreo y sofocación de incendios forestales con equipos "Bambi bucket".

La Empresa de Servicios Aéreos Bolivianos desde su creación cuenta con personal militar y civil altamente calificado, que impulsaron y participaron en el proceso de certificación por la Dirección General de Aeronáutica Civil.



INSTITUTOS DE
PREGRADO
Y POSGRADO





COLEGIO MILITAR DE AVIACIÓN "Tgral. Germán Busch Becerra"



ESCUELA DE AVIACIÓN

La creación del Colegio Militar de Aviación se remonta al 12 de octubre de 1923, cuando solemnemente se funda en El Alto de la ciudad de La Paz la anhelada Escuela de Aviación, destinada a formar aviadores militares y civiles para los incipientes servicios aéreos del país. Tanto los audaces aviadores como los expertos mecánicos formados en ese instituto, durante la Guerra del Chaco protagonizaron las páginas más gloriosas de nuestra historia, ya que merced a los gloriosos y espectaculares combates aéreos e inmarcesibles hazañas de nuestros legendarios guerreros del aire, la Aviación Boliviana adquirió un prestigio que sobrepasó el continente americano.

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN "MY. RAFAEL PABÓN"

Pasado el conflicto bélico con el Paraguay, en junio de 1936 se creó en la zona de Lajas Tambo de la ciudad de Sucre una Escuela Nacional de Aviación

para formar pilotos y mecánicos militares; sin embargo, por razones administrativas y la apatía de las autoridades de esa capital, dos meses después fue trasladada a la ciudad de Cochabamba.

De esta manera, el 19 de octubre de 1936 comenzó a funcionar la Escuela Militar de Aviación, cuyo curso de pilotaje primario para Oficiales del Ejército se desarrolla bajo la dirección y dependencia del Lloyd Aéreo Boliviano, con aeronaves Klemm 25 cedidas por el Gobierno Nacional. Este instituto que el año 1938 fue nominado "My. Rafael Pabón" como postrer homenaje al héroe y as de nuestra aviación en la Guerra del Chaco, quedó completamente extinguido el año 1940.

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN "BOQUERON"

Debido a las condiciones meteorológicas favorables que imperan en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, el año 1943 se creó en la capital oriental la Escuela Militar de Aviación "Boquerón" que tenía la

misión específica de formar a Oficiales del Ejército y cadetes de último curso del Colegio Militar como aviadores militares. Conmemoraba como fecha de aniversario el 31 de julio, en homenaje a la toma por nuestras tropas de ese glorioso bastión de la Guerra del Chaco.

COLEGIO MILITAR DE AVIACIÓN

En base a las instalaciones y el material de vuelo de ese instituto aeronáutico, el 31 de mayo de 1952 se fundó oficialmente el Colegio Militar de Aviación (COLMILAV), independiente del Colegio Militar del Ejército y bajo directa tutela del Estado Mayor de Aviación del Ejército Nacional.

Cincuenta jóvenes, plétóricos de entusiasmo y guiados por una vocación inmarcesible, fueron los Caballeros Cadetes fundadores de este novel instituto, que apenas dos décadas después ocuparon los más importantes cargos dentro la estructura organizacional de la Fuerza Aérea Boliviana.

Después de arduas y persistentes gestiones, el Poder Ejecutivo mediante Decreto Supremo No. 03458 de 24 de julio de 1953 legalizó la creación del Colegio Militar de Aviación, nominándolo además con el egregio nombre del legendario héroe de la Guerra del Chaco y connotado ex Presidente de la República, Tgral. Germán Busch Becerra.

Al COLMILAV se le asignó la misión fundamental de educar e instruir moral, profesional y físicamente a las Damas y a los Caballeros Cadetes, proporcionándoles la capacitación intelectual, moral y física, necesarias para su eficiente y responsable desempeño en las misiones y tareas que como oficiales de aeronáutica les son encomendadas.

DAMAS CADETES

De acuerdo a las nuevas tendencias generacionales que imperan en el mundo y con el propósito de brindar a la mujer boliviana las mismas oportunidades de profesionalización, a partir de la gestión académica del 2007 el Colegio Militar de Aviación admitió en sus aulas al elemento femenino; en tal virtud, después de formarse militar y académicamente a la par de sus similares varones, el año 2010 se graduaron como Subtenientes las primeras tres Damas Oficiales de la Fuerza Aérea Boliviana.

"DÍA DEL OFICIAL DE LA FAB"

Con el propósito de reconocer el tesonero trabajo de los oficiales graduados del primer instituto de formación aeronáutica del país y resaltar la magna fecha de fundación del Colegio Militar de Aviación, mediante Directiva de la FAB No.13/2000 de 26 de mayo del año 2000, se instituyó el 31 de mayo como "Día del Oficial de la Fuerza Aérea Boliviana".





POLITÉCNICO MILITAR DE AERONÁUTICA "Sbtte. José Max Ardiles Monrroy"



ESCUELA DE AVIACIÓN

Prácticamente, desde que el triplano Curtiss "Wasp" se remontó airoso por los claros pero enrarecidos cielos de la ciudad de La Paz (17 de abril de 1920), el concurso del Mecánico de Aviación fue de una importancia innegable; por esta situación el 12 de octubre de 1923 al fundarse la Escuela de Aviación del El Alto, paralelamente al curso de pilotaje, se impartió también un curso destinado a la formación de mecánicos a cargo del instructor francés Andre Ceradin.

GUERRA DEL CHACO

Cuando se desencadenó el conflicto bélico con el Paraguay, nuestra Aviación Militar contaba con un selecto grupo de mecánicos especializados en diferentes áreas de la tecnología aeronáutica de entonces, quienes al margen de realizar el mantenimiento y reparación de las aeronaves militares, frecuentemente acompañaban a nuestros audaces pilotos como metralistas de vuelo.

POLITÉCNICO MILITAR DE AERONÁUTICA

En base a la antigua Escuela de Mecánicos y Especialistas de Aviación, que funcionaba en el aeródromo de El Alto, el 10 de julio de 1953 se creó un renovado centro de enseñanza denominado Politécnico Militar de Aeronáutica (POLMILAE), que el 20 de febrero de 1954 fue trasladado a los predios del Cuartel General de las Fuerzas Armadas de la Nación, ubicado en la zona de Miraflores.

Este novel instituto de formación aerotécnica asumió la responsabilidad de formar militar y profesionalmente al futuro técnico aeronáutico de la Fuerza Aérea Boliviana, encargado de la seguridad y el mantenimiento de sus diferentes aeronaves.

A partir del año 1967, el Politécnico Militar de Aeronáutica comenzó a funcionar en su nuevo local de la Base Aérea Militar de El Alto; sin embargo por razones de reestructuración y una

mejor organización, a fines de 1972 el POLMILAE fue cerrado temporalmente, para reiniciar sus actividades en la gestión 1974. De esta manera, continuó con su noble labor en forma renovada, dinámica y con nuevos planes de estudio, acorde al acelerado desarrollo de la tecnología aeronáutica.

Con la premisa de brindar al Alumno Técnico las comodidades mínimas y en un ambiente apropiado, en 1987 el Politécnico Militar de Aeronáutica fue trasladado a su nuevo local de la ciudad de Cochabamba, donde cuenta con una infraestructura funcional, acorde a sus múltiples y específicas necesidades.

AEROTÉCNICOS CIVILES Y AEROTÉCNICAS MILITARES

En su afán de apoyar y contribuir al desarrollo de la aeronáutica nacional, a partir de la gestión académica de 1995, el Politécnico Militar de Aeronáutica admitió en sus aulas a alumnos civiles

de ambos sexos, quienes después de cursar los tres años de estudio, egresaron como Técnicos Aeronáuticos con el grado de Sargento Inicial de Reserva.

Asimismo, de acuerdo a las nuevas tendencias generacionales, el año 2004 el POLMILAE recibió en sus aulas al elemento femenino, cuya primera promoción de Aerotécnicas Militares se graduó en la gestión 2006.

NOMINACIÓN

El Politécnico Militar de aeronáutica fue nominado "Sbtte. José Max Ardiles Morroy" en homenaje al pionero de los técnicos de aviación, que por su patriotismo, amor a la carrera e intrepidez, murió cumpliendo su deber en la Guerra del Chaco, cuando juntamente con el piloto Cap. Arturo Valle, fueron derribados por el fuego antiaéreo enemigo en el fortín Toledo el 25 de febrero de 1933.





ESCUELA MILITAR DE MÚSICA DE LA FAB "Sgto. My. José Santos Vargas"



La incipiente Escuela de Músicos de la Fuerza Aérea que venía funcionando con algunas interrupciones desde 1966, fue reorganizada en un verdadero instituto de formación musical, ya que mediante Orden del Día de la FAB No.10/82 de 11 de febrero de 1982, se creó la Escuela Militar de Música de la Fuerza Aérea Boliviana, posteriormente nominada "Cnl. Mús. Juan Peralta Tórrez", en memoria del notable músico militar y artífice de su creación.

A partir de entonces, emergieron de ese instituto varias promociones de músicos militares que prestaron sus servicios profesionales en las Bandas de Música de las diferentes Guarniciones Aéreas del país.

Sin embargo, por motivos presupuestarios, este instituto fue cerrado en 1986, por lo cual el personal de músicos de la FAB tuvo que formarse

en la Escuela Militar de Música del Ejército "Tcnl. Adrián Patiño Carpio", con sede en el municipio de Viacha.

Pero, por la necesidad de contar con un instituto de esta índole, el año 2012, mediante Orden del Día de la FAB No. 224/12 de 13 de diciembre de 2012 se creó en la ciudad de Oruro, la renovada Escuela Militar de Música de la Fuerza Aérea que fue nominada "Sgto. My. José Santos Vargas", en memoria del célebre tambor y combatiente de la Guerra de la Independencia. Este novel instituto que cuenta con alumnos de ambos sexos, el año 2016 fue trasladado a su actual sede de la ex empresa minera "Inti Raymi", ubicada en el cantón La Joya del municipio de Caracollo, departamento de Oruro, donde se vienen formando las nuevas generaciones de músicos militares de la Fuerza Aérea Boliviana.



ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR AÉREO "Gral. Fza. Aé. René Barrientos Ortuño"

Desde que la Aviación Militar Boliviana se independizó del Ejército con la jerarquía de Fuerza Aérea (26 de septiembre de 1957), una de las más premiosas necesidades de la novel institución castrense fue contar con un instituto de perfeccionamiento aeronáutico militar para capacitar al personal de Oficiales.

De esta manera se promulga el Decreto Supremo No. 11103 de 19 de septiembre de 1973, que crea la Escuela de Aplicación Aérea (EAA), con la misión de capacitar a los Oficiales Superiores y Subalternos, para desempeñarse en las funciones de Comando de Escuadrón, así como proporcionar conocimientos inherentes al Oficial de Estado Mayor Aéreo en el nivel de Grupo Aéreo.

El Comando General de la Fuerza Aérea mediante Orden del Día de 3 de febrero de 1977 dispuso, paralelamente a la EAA, la creación de otro nuevo Instituto, denominado: Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo (ECEMA) con la misión de preparar al personal de Oficiales Superiores en el grado de Mayor, para el desempeño de Conducción y Estado Mayor Aéreo.

Con el propósito de aglutinar bajo una sola dirección a esos dos institutos superiores, mediante Orden del Día de la FAB de 28 de octubre de 1977, la Escuela de

Aplicación Aérea y la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo son fusionadas bajo la denominación de Escuela Superior de Capacitación Aérea (ESCA).

A partir de la gestión académica de 1981, el Curso de Comando y Estado Mayor Aéreo, y el Curso de Comando de Escuadrón Aéreo de la ESCA, comenzaron a funcionar en forma paralela.

En 1982, este instituto superior recibió la denominación de Escuela de Guerra Aérea (EGA) que perduró por veintiocho años, ya que de acuerdo a la nueva estructura orgánica de la Institución, a partir del año 2010 lleva la denominación actual de Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo (ECEMA).

Desde la gestión 2017, la ECEMA desarrolla sus actividades en el ex aeropuerto "Juana Azurduy de Padilla" de la ciudad de Sucre. Este importante complejo aeronáutico, pasó a la FAB en comodato por un convenio interinstitucional con AASANA.

Este alto Instituto lleva el nombre de "Gral. Fza. Aé. René Barrientos Ortuño" en memoria del preclaro aviador militar, que asumió sucesivamente los altos cargos de Comandante de la Fuerza Aérea, Vicepresidente y Presidente Constitucional de la República.



ESCUELA DE PERFECCIONAMIENTO TÉCNICO AERONÁUTICO "Tcnl. Av. Julio Seeghers Ramírez"



Con la premisa de contar con un verdadero instituto superior que satisfaga la insoslayable capacitación del aerotécnico de la Fuerza Aérea Boliviana, mediante Orden del Día de la FAB No. 20/86 del 23 de enero de 1986, se dispone la creación de la Escuela de Capacitación Técnica (ESCATEC) con sede en la ciudad de La Paz. De esta manera, uno de los más caros anhelos de la Institución se hizo realidad.

El mando Militar Aéreo, en su afán de encuadrar a la Escuela de Capacitación Técnica, que ya funcionaba en la Base Aérea de El Alto, dentro los modelos de la alta eficiencia, en la gestión académica de 1994 dispuso su cambio de denominación a Escuela de Especialización Profesional Aeronáutica (ESEPA), ampliando su misión original con la inclusión de diferentes cursos de la rama aeronáutica y la enseñanza de idiomas en sus diferentes niveles, dirigida, sin excepción a todo el personal de la institución.

En fecha 11 de noviembre de 1999, se dispone el traslado de la Escuela de Especialización Profesional

Aeronáutica a la ciudad de Cochabamba a sus nuevas instalaciones en predios del Politécnico Militar de Aeronáutica.

Producto de una necesaria reestructuración, acorde con el Sistema Educativo de la FAB y los estatutos de la Universidad Militar de las FF.AA., mediante Orden del Día de la FAB No. 74/01 de 27 de julio de 2001, se cambia la denominación del instituto a Escuela de Perfeccionamiento Técnico Aeronáutico (EPTA).

A partir de la gestión 2004 la EPTA viene funcionando en las instalaciones de Carcaje, Cochabamba.

Este alto instituto de postgrado lleva el nombre de "Tcnl. Julio Seeghers Ramírez", como homenaje póstumo al digno aviador militar, artífice de la enseñanza técnica en la Aviación Militar Boliviana y primer Comandante del Politécnico Militar de Aeronáutica, cuya fecha de nacimiento, 28 de agosto, es conmemorada como aniversario de la EPTA.



UNIDAD EDUCATIVA DE LA FUERZA AÉREA "Tcnl. Rafael Pabón Cuevas"

La Unidad Educativa de la Fuerza Aérea Boliviana (UEFAB), que asumió la misión de impartir a los hijos de la comunidad militar y civil de la urbe alteña, una educación basada en la excelencia académica y la disciplina, fue creada mediante Resolución Administrativa de la FAB No. 03/94 de 21 de enero de 1994.

La UEFAB fue estructurada en base a las antiguas instalaciones del Politécnico Militar de Aeronáutica.

El alto nivel académico que se ha establecido, el trabajo esforzado y responsable del personal docente, la disciplina férrea de los alumnos han sido los motores para que se experimente el acelerado crecimiento poblacional, que la sitúa entre las mejores de la ciudad de El Alto.

Con el propósito de que estudiantes de las clases sociales más deprimidas accedan a la UEFAB, después de un convenio interinstitucional entre la Fuerza Aérea, el Ministerio de Educación y las organizaciones sociales de la ciudad de El Alto, mediante Resolución administrativa del Servicio Departamental de Educación de La Paz No. 346/2006 de 21 de diciembre de 2006, se crea la Unidad

Educativa Pública de Convenio de la FAB, en el turno de la tarde.

FILIAL COCHABAMBA

Atendiendo el clamor del personal de la Fuerza Aérea Boliviana destinado en la ciudad de Cochabamba, mediante Resolución Administrativa No. ADM/005/02 de 7 de enero de 2002 emitida por el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, se crea en predios de la Base Aérea de la capital del valle la Unidad Educativa de la Fuerza Aérea Boliviana. Desde entonces ese novel plantel educativo se ha constituido en uno de los principales centros de enseñanza de esa ciudad, no sólo por las funcionales aulas e infraestructura deportiva y recreacional, sino porque brinda a los hijos de la comunidad civil y militar de esa urbe una educación basada en la excelencia académica y la disciplina militar.

Tanto la Unidad Educativa de la FAB de El Alto como la de Cochabamba fueron nominadas "Tcnl. Rafael Pabón Cuevas", en memoria al héroe nacional y as de la aviación boliviana en la Guerra del Chaco. Ambos establecimientos conmemoran como fecha de aniversario el 23 de julio, natalicio del héroe máximo de nuestra aviación.



ESCUELA DE IDIOMAS DE LA FAB "Gral. Div. Aé. Javier Cerruto Calderón de la Barca"



Pese a que en los programas de estudio de los institutos de formación militar de la Fuerza Aérea Boliviana la enseñanza del idioma inglés ocupa un lugar preponderante, las necesidades reales de su aprendizaje a profundidad fue imperante en la institución; de esta manera, al crearse la Escuela de Especialización Profesional Aeronáutica (ESEPA) con sede en la Base Aérea de El Alto, mediante cursos regulares o acelerados se impartió el estudio de este idioma, tanto al personal orgánico de la institución como a la población civil de la ciudad de El Alto.

Sin embargo, a fines de 1999 al ser trasladada a la ciudad de Cochabamba la ESEPA, su funcional infraestructura educativa, compuesta por aulas, laboratorios de idiomas, áreas deportivas, mobiliarios etc. Estaba destinada a albergar a un nuevo instituto de la Fuerza Aérea.

Es así que, mediante Orden del Día de la FAB No. 108/99 de 2 de diciembre de 1999, se crea la Escuela de Idiomas de la Fuerza Aérea Boliviana (EIFAB), con la finalidad de desarrollar la capacidad

de los señores alumnos para aprender el idioma inglés, a través de una metodología actualizada, destinada a miembros de la FAB en sus diferentes escalafones, y a la población civil, que tiene en este instituto a un verdadero, avanzado y accesible centro de enseñanza.

La EIFAB fue nominada "Gral. Div. Aé. Javier Cerruto Calderón de la Barca" en homenaje al eximio aviador militar, primer Jefe de Estado Mayor de la FAB y notable Comandante de la Fuerza Aérea.

REGIONALES DE LA EIFAB

Con el objetivo de capacitar al personal de la Institución y alumnos civiles en el idioma inglés, se crearon las Regionales de la Escuela de Idiomas de la Fuerza Aérea Boliviana en La Paz (1999) Cobija, Pando (2004), Trinidad, Beni (2009), Cochabamba (2010) y Santa Cruz de la Sierra (2016). Por la eminente función que cumplen, estos institutos cobraron mayor vigor y trascendencia en el ámbito institucional y de la población civil.



CENTRO DE ENTRENAMIENTO AERONÁUTICO

El Centro de Entrenamiento Aeronáutico (CEA) de la Fuerza Aérea Boliviana fue creado mediante Directiva de la FAB No. 13/14 de 10 de abril de 2014, con la misión de “Capacitar al personal de tripulantes de la FAB de las diferentes especialidades, mediante cursos de actualización

aeronáutica que coadyuven a la formación profesional acorde a los requerimientos de la Institución”

A través de la Resolución Administrativa de la FAB No. 64/16 de 20 de enero de 2016, el Comando

General de la Fuerza Aérea autoriza la realización y asignación de valor curricular a los cursos y seminarios programados por el CEA. Desde entonces completando el proceso de enseñanza brinda a los Oficiales Aviadores cursos inherentes a su especialidad; asimismo, con la implementación del Curso Básico de ATC se imparte al personal que cumple funciones de Control de Tránsito Aéreo; de la misma forma a personal técnico en mantenimiento y abastecimiento en materias de seguridad operacional y control de calidad; a personal de la especialidad de Defensa Aérea en seguridad de instalaciones aeroportuarias; finalmente, a personal de Transporte Aéreo Militar- Empresa Pública en temas referidos a seguridad.





BANDA DE MÚSICA DE LA FAB



ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Durante la gestión de Comando del Gral. Brig. Aé. René Barrientos Ortuño, en base a la Banda de Música del Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch" de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, el 1 de julio de 1961 se organizó la Banda de Música de la Fuerza Aérea Boliviana, cuyo primer director fue el Cap. Mús. Jesús Arce Quinteros.

Al año siguiente, después de ser adecuadamente reorganizada, fue trasladada a la ciudad de La Paz. Los integrantes de esta novel agrupación eran músicos profesionales, egresados en su integridad de la Escuela Militar de Música del Ejército "Tcnl. Adrián Patiño Carpio", que previamente fueron seleccionados merced a su competencia en el arte musical.

En los años subsiguientes, la Banda de Música de la Fuerza Aérea desarrolló una intensa y exitosa actividad, ofreciendo memorables concierto y otras intervenciones musicales, que le valieron elogiosos

comentarios de la prensa y las correspondientes congratulaciones de las autoridades castrenses. Desde entonces, es conceptualizada como una de las bandas de música militares mejor conformadas.

En 1968, a invitación expresa del Comando Sur de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, esta prestigiosa banda de música cumplió ponderables actuaciones en la Zona del Canal de Panamá.

A comienzos de 1973, fue lanzada a la circulación un disco grabado por la ya reconocida Banda de Música de la FAB, que tuvo un resonante éxito y aceptación por el público. Ese mismo año, en el concurso nacional de bandas, auspiciado por la H. Alcaldía Municipal de La Paz, obtuvo mercedamente el "Primer Premio".

La Banda de Conciertos de la Fuerza Aérea, incluye la "Big Band", orquesta conformada por más de diez músicos de la institución, que en diferentes eventos sociales y culturales. Interpretan una amplia gama de éxitos del repertorio popular.

Sin lugar a dudas el éxito y el alto nivel interpretativo alcanzados por la Banda de Música de la Fuerza Aérea, están relacionados al dinamismo y dedicación del célebre compositor militar, Cnl. Juan Peralta Tórrez, quien al dirigir por muchos años a esta agrupación, sentó las verdaderas bases de su brillante trayectoria. El Cnl. Peralta se desempeñó

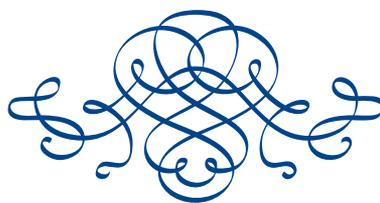
también como Director General de Bandas de Música de las Fuerzas Armadas.

ANIVERSARIO

La Banda de Música de la FAB conmemora su aniversario el 17 de noviembre, instituido como "Día del Músico Militar de la FAB" en homenaje a Santa Cecilia.



FUERZAS
DE TAREA AÉREA,
COSDEA Y GUYCA





FUERZA DE TAREA AÉREA "DIABLOS ROJOS"



De acuerdo a convenios realizados entre los gobiernos de Bolivia y los Estados Unidos de América, en octubre de 1986 arribaron al país seis helicópteros "Huey" UH-1H, destinados a la lucha contra el narcotráfico y cuatro instructores del ejército norteamericano, personal técnico y de abordo, así como especialistas para dar entrenamiento al personal de la FAB en el empleo de este importante material de vuelo.

Mediante Orden del Día de la FAB No. 103/87 de fecha 17 de julio de 1987, se dispuso la conformación de la Fuerza de Tarea "Diablos Rojos" (FTA) con base en la guarnición aérea de Cochabamba y con jurisdicción operativa en la zona involucrada en la lucha contra el narcotráfico.

La FTA "Diablos Rojos" se ha constituido en una de las unidades operativas más caracterizadas de la Fuerza Aérea Boliviana; al margen de prestar apoyo aéreo de interdicción en la lucha contra el narcotráfico, realiza permanentemente la noble

labor de búsqueda, salvamento y evacuación de heridos en casos de desastres naturales y accidentes. Para el logro de su loable objetivo, la FTA cuenta con un selecto grupo de aviadores y aerotécnicos altamente calificados y experimentados a cuyo cargo está la considerable flota de helicópteros y aviones de la Unidad.

El 22 de abril de 1994, durante su visita a Bolivia, el Comandante en Jefe del Comando Sur de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, Gral. Barry McCafrey al calificar a la FTA dijo: *"Tengo suficientes razones para creer que los 'Diablos Rojos' son la mejor unidad militar de helicópteros del mundo"*.

Actualmente, la Fuerza de Tarea Aérea "Diablos Rojos", cuya base principal es la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, con aeronaves de ala fija y los imponentes helicópteros AS-332 "Súper Puma", viene realizando su noble misión con un mínimo margen de incidentes.



FUERZA DE TAREA AÉREA "DIABLOS NEGROS"

Esta unidad elite de transporte aéreo, fue conformada mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea No. 164/02 de 11 de diciembre de 2002. Tiene como base de operaciones a la ciudad de El Alto.

Si bien, la Fuerza de Tarea Aérea (FTA) "Diablos Negros" fue creada específicamente para brindar apoyo aéreo de transporte logístico a las unidades militares, policiales y organismos de lucha contra el narcotráfico asentados en diferentes regiones del país, viene brindado una ponderable ayuda a la población boliviana, especialmente durante los desastres naturales que afectan al país. En coordinación con el Viceministerio de Defensa

Civil y otras instituciones de ayuda humanitaria, traslada a los jirones más apartados del país, vituallas, alimentos, herramientas y todos los insumos requeridos en esas horas trágicas para los hermanos en desgracia. Sus imponentes aeronaves "Hércules" C-130 tripuladas por aviadores, navegantes, ingenieros de vuelo y load masters de reconocida pericia y amplia experiencia, llegan airosos a los lugares más remotos de nuestro extenso y complejo territorio geográfico en ayuda del prójimo. Sin embargo, también realizan vuelos internacionales transportando material requerido por el Estado Plurinacional de Bolivia o trasladando ayuda humanitaria a países afectados por desastres naturales.



COMANDO DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AÉREO

El Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo (COSDEA), fue creado mediante Ley N° 512 del 22 de abril de 2014, con la misión de: *“Efectuar la vigilancia, control y defensa del espacio aéreo, mediante el empleo del poder aeroespacial en forma integral y permanente a fin de ejercer la soberanía y defensa del espacio aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia”.*

El COSDEA está compuesto por el Sistema Integrado de Vigilancia y Control del Espacio Aéreo (SIVICEA) operado por la Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL), y el Sistema Integrado de Seguridad y Defensa Aérea Nacional (SISDAN), operado por la Fuerza Aérea Boliviana.

Este Comando Estratégico Operacional Específico, dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea Boliviana, cumple las tareas de Detección, Identificación e Interceptación de toda aeronave Infractora, Ilícita u hostil, que pretenda violar el espacio aéreo nacional, asegurando la soberanía y defensa del mismo, coadyuvando al cumplimiento de la Misión de la Fuerza Aérea, con el empleo de trece radares primarios y secundarios de última generación y aeronaves

Interceptoras, aportando a la seguridad operacional aérea, con sistemas de control del tránsito aéreo en coordinación permanente con NAABOL.

Este Sistema permitirá a Bolivia que cuente con un nivel de cobertura de vigilancia radar, cubriendo el 85 % del espacio aéreo inferior y el 95 % del espacio aéreo superior, permitiendo el empleo óptimo de las rutas ATS nacionales e internacionales. Bolivia se integra al mundo, brindando servicios de tránsito aéreo por vigilancia radar, lo cual incrementará la seguridad en la navegación aérea, facilitando niveles óptimos de vuelo.

La implementación de la red de radares a nivel nacional y el Centro de Información y Control (CIC), fue verificada por la Unidad ejecutora del Proyecto “Sistema Integrado de Defensa Aérea y Control de Tránsito Aéreo” (SIDACTA) dependiente del Ministerio de Defensa, la cual cumple funciones de supervisión y control al contrato de adquisición de estos bienes y servicios.

Esta labor permitirá que el Estado Plurinacional cuente con una infraestructura moderna y tecnologías aeronáuticas de última generación, contribuyendo al desarrollo social y económico de todos los bolivianos.



GRUPO DE VIGILANCIA Y CONTROL AÉREO

Con la premisa de aglutinar en una sola Unidad a las diferentes reparticiones y Secciones inherentes a las comunicaciones y electrónica de la institución, mediante Orden del Día de la FAB No. 43/88 de 15 de marzo de 1988, se creó el Comando de Comunicaciones y Electrónica de la Fuerza Aérea (COCEFA) con sede en la ciudad de El Alto.

Sin embargo, dos años después, en 1990, esa denominación fue cambiada a Dirección General de Comunicaciones y Electrónica de la Fuerza Aérea (DIGECEFA).

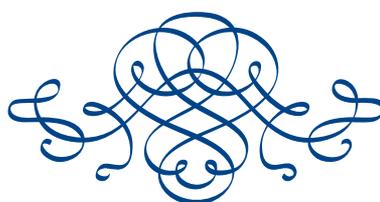
Otro cambio de denominación se produjo en 1996 cuando por disposición del Comando General de la Fuerza Aérea, esta Unidad recibe la denominación

de Dirección General de Ingeniería Aplicada (DIGEINA).

Visiblemente disminuida, en cuanto a personal se refiere, a partir de 1998 esta Dirección pasa a constituirse en Sección Vigilancia y Control Aéreo (VYCA) bajo dependencia directa del Departamento III-EMGFAB.

Ante la inminente implementación, por parte del Estado Plurinacional de Bolivia, de radares de la empresa "Thales Air Systems" de la República de Francia, la Fuerza Aérea Boliviana, asumiendo su rol constitucional de vigilar y preservar nuestro espacio aéreo nacional, mediante Orden del Día de la FAB No.13/16 de 14 de enero de 2016 creó el Grupo de Vigilancia Y Control Aéreo (GVCA), asentado en la ciudad de Cochabamba.

DIRECCIONES GENERALES FAB



DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS ADMINISTRATIVOS

Esta repartición institucional que cumple las funciones inherentes a las actividades administrativas y presupuestarias del área económica financiera de la Fuerza Aérea Boliviana, tiene sus orígenes en el Departamento V-EMGFAB Finanzas que durante la década de los años 70' cumplía esas funciones.

Pero, de acuerdo a la nueva organización de la FAB, el año 1994 sobre la base de esa repartición se creó la Dirección de Asuntos Financieros (DAF).

En la gestión 2004, a través de Resolución Administrativa el denominativo de DAF fue cambiado a Dirección General de Asuntos Administrativos (DGAA).



DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO Y BIENESTAR SOCIAL

Esta importante repartición institucional fue creada mediante Orden del Día de la FAB N°42/88 de fecha 15 de marzo de 1988.

Dentro la estructura de su organización, están los Círculos Aeronáuticos de las ciudades de La Paz y Santa Cruz, así como los Hoteles Aeronáuticos de esas ciudades y Uyuni; además los edificios de departamentos para Oficiales y viviendas de Suboficiales, Sargentos y Personal Civil que posee la FAB en las diferentes Guarniciones Aéreas del país. Asimismo, los mausoleos de la Fuerza Aérea.



DIRECCIÓN GENERAL DE EDITORIAL Y PUBLICACIONES AERONÁUTICAS

Sobre la base de la "Editorial Aeronáutica", inaugurada oficialmente el 27 de julio de 1972, mediante Orden del Día de la FAB No. 92/13 de 29 de julio de 2013, se creó la Dirección General de Editorial y Publicaciones Aeronáuticas de la Fuerza Aérea Boliviana (DEPAFAB).

Consiguientemente, con una nueva estructura orgánica y tarea específica, DEPAFAB como organismo técnico, no sólo permitió el diseño y la impresión del material informativo sobre temas inherentes a la actividad propia y externa a la Institución Aérea, sino del material impreso para su utilización en el andamiaje administrativo, operacional y educativo de la Institución Aérea Militar.



DIRECCIÓN GENERAL DE BIENES Y PATRIMONIO

Fue creada mediante Orden del Día de la FAB No.167/002, con la finalidad de supervisar los bienes de la Fuerza Aérea, regulando la administración de los activos fijos a efecto de preservar y mantener en las mejores condiciones el patrimonio de la Fuerza Aérea.

Posteriormente, a través de la Orden del Día de la FAB No. 025/2008, se le otorgó la denominación de Dirección General de Bienes y Patrimonio (DIGEBYP).



DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Creada a través de Orden del Día de la FAB No. 14/2014, bajo la denominación de Dirección General de Seguridad de Vuelo; posteriormente, mediante Orden del Día de la FAB No. 75/2021 de 8 de junio de 2021, se dispuso el cambio de denominación a Dirección General de Seguridad Operacional de la Fuerza Aérea Boliviana.





DIRECCIÓN DE ASUNTOS CIVILES Y PARTICIPACIÓN AL DESARROLLO INTEGRAL

Se creó mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea No. 166/2002 de 16 de diciembre de 2002 con la denominación de Dirección General de Asuntos Civiles; sin embargo, a través de la Directiva de 5 de enero de 2015 se cambia la denominación a Dirección General de Asuntos Civiles y Participación en el Desarrollo Integral (DACPDI).



DIRECCIÓN GENERAL DE DERECHOS HUMANOS Y DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO

Fue creada a través de la Orden del Día de la FAB No. 188/10 de 10 diciembre de 2010, con el objetivo de disponer de una dependencia para normar, regular y velar por el respeto de los derechos humanos fundamentales de todo el personal de la Fuerza Aérea Boliviana.



DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS INTERNACIONALES

Esta repartición institucional fue creada mediante Orden del Día de la FAB No. 120/2002 de 2 de octubre de 2002; cumple un rol trascendental en la representación de la Fuerza Aérea Boliviana ante organismos internacionales, como el Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA) así como con Embajadas y Agregadurías militares de los países que tienen representación diplomática con el Estado Plurinacional de Bolivia.



DIRECCIÓN GENERAL DE AUDITORIA INTERNA

Se creó mediante Resolución Administrativa de la Fuerza Aérea Boliviana No. 185 de 14 de octubre de 2002; realiza una trascendental labor en las transformaciones del sistema administrativo financiero de la Institución Aérea Militar, a través de la emisión de informes de auditoría y recomendaciones para el fortalecimiento del control interno.



DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS

Fue creada a través de la Orden del Día de la FAB No. 124/2002, con la finalidad de prestar un asesoramiento jurídico eficiente, eficaz y oportuno, así como patrocinar las acciones judiciales, ordinarias, militares, administrativas o de otra índole legal en la que la Fuerza Aérea Boliviana actué como demandante o demandado.



DIRECCIÓN GENERAL DE UNIDADES DE PRODUCCIÓN

Con la premisa de contar con una unidad encargada de la administración de los recursos producidos por la Fuerza Aérea Boliviana, mediante Orden del Día de la FAB No. 167/10 de 24 de noviembre de 2010 se creó esta repartición, que actualmente tiene bajo su dependencia los diferentes Centros Agropecuarios de la Institución, incluyendo al personal especializado y aeronaves de fumigación.



DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA

Mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea Boliviana No. 166/10 de 6 de diciembre de 2010, se crea esta repartición institucional.

Cumple una trascendental labor en la supervisión y fiscalización de las obras de infraestructura en la Institución, así como en la elaboración de proyectos en las unidades, institutos y reparticiones de la Fuerza Aérea para su ejecución con mano de obra en refacciones y mantenimiento.

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN, PROYECTOS Y DOCTRINA

Mediante Orden del Día de la Fuerza Aérea Boliviana No. 123/2002 de 19 de octubre de 2002, se creó la Dirección de Planificación y Organización Militar, asimismo, a través de Orden del Día de la FAB No. 028/08, se creó la Jefatura de Doctrina Básica y Actualización de Reglamentos de la FAB.

Pero. mediante Orden del Día de la FAB No. 028/2012, el 16 de enero de 2012, se fusionan ambas reparticiones bajo la denominación de Dirección General de Planificación, Proyectos y Doctrina.

**DIRECCIÓN GENERAL DE ARCHIVO CENTRAL**

Con la premisa de proteger la integridad de los documentos institucionales escritos, generados en la Fuerza Aérea Boliviana, así como clasificar, ordenar y preservar estos fondos documentales, mediante Orden del Día de la FAB No. 151/06 de 26 de diciembre del 2006, se creó la Dirección General de Archivo Central.

**DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN SOCIAL**

Esta repartición institucional que fue creada mediante Orden del Día de la FAB No. 91/13 de 29 de julio de 2013, a través de los órganos de comunicación institucional como "Revista Aeronáutica", "Actualidad Aeronáutica", "El Mensajero Aeronáutico" y últimamente por las redes sociales, específicamente la página DICOSFAB del Facebook, informa sobre el acontecer institucional, aclara mediante comunicados oficiales e ilustra a sus seguidores con crónicas y notas históricas.

**DIRECCION DE ENTRENAMIENTO FÍSICO DEPORTIVO FAB**

Con el objetivo de mejorar y fortalecer las condiciones físico deportivas del personal de la Fuerza Aérea Boliviana y promover la realización de actividades deportivas en las Brigadas, Institutos, Unidades y Reparticiones de la FAB, mediante Orden del Día de la FAB No. 26/14 de 17 de diciembre de 2014, fue creada la Dirección General de Entrenamiento Físico Deportivo (DIGEFID), ya que por las funciones que desarrolla, requiere en forma imprescindible, mantener un acondicionamiento físico permanente en todos sus grados y escalafones.

**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAVES DE ESTADO**

En concordancia a la Ley General de Transporte No. 165, que clasifica como aeronaves de Estado a las de uso militar, así como a las de uso oficial del Órgano Ejecutivo y organismos internacionales, la Fuerza Aérea Boliviana con la premisa de cumplir óptimamente su rol constitucional, mediante Resolución Administrativa No. 035/2022 de 29 de julio de 2022, resuelve crear la Dirección General de Aeronaves de Estado.

**DIRECCIÓN GENERAL DE CONVENIOS INSTITUCIONALES**

Ante la necesidad de contar con una repartición que se encargue específicamente de proponer, gestionar, coordinar y realizar el seguimiento del cumplimiento y resultados esperados de los convenios de cooperación interinstitucional, asimismo planifique qué tipos de convenios celebrará la Fuerza Aérea Boliviana, mediante Resolución Administrativa de la FAB No. 050/2022 de 22 de septiembre de 2022, crea la Dirección General de Convenios Institucionales.





DIRECCIÓN DE TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

Con el propósito de apoyar la implantación de una cultura tecnológica de investigación y desarrollo en apoyo a la misión institucional, lo cual permitirá adquirir la capacidad operativa de soportar y mantener los sistemas tecnológicos de información y comunicaciones de la Fuerza Aérea Boliviana, a través de la Resolución Administrativa de la FAB No. 014/2018 de 8 de febrero de 2018, se creó la Dirección General de Tecnologías de Información y Comunicaciones (DIGETIC).



DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN, REDES Y METEOROLOGÍA

Con la premisa de contar con una repartición que realice las coordinaciones, planificación, control e innovación en las áreas de comunicaciones, redes de transmisión e información meteorológica, vitales para la aeronáutica militar, así como reglamentar las actividades operativas de las mismas y el fortalecimiento de la Institución, mediante Resolución Administrativa de la Fuerza Aérea Boliviana No. 051/22 de 26 de septiembre de 2022 se creó la Dirección General de Comunicación, Redes y Meteorología.



CENTRO MÉDICO AERONÁUTICO No. "1"

El 26 de septiembre de 1957, cuando se creó la Fuerza Aérea Boliviana como una institución autónoma y paralela al Ejército Nacional, emergió la Dirección de Sanidad Militar Aeronáutica con sede en la ciudad de La Paz. En base a esta repartición, que posteriormente llevó diversas denominaciones como Gabinete Médico y Servicio de Sanidad de la FAB, mediante Orden del Día de la FAB No. 140/93 de 29 de diciembre de 1993, se creó la Dirección General de Sanidad Aeronáutica, actualmente denominada Centro Médico Aeronáutico No. "1" "Cnl. San. Dr. Humberto Rossetti Paz Soldán".

El Centro Médico Aeronáutico No. "1", viene desarrollando una eminente labor en la supervisión y chequeo médico de los tripulantes de vuelo de la Fuerza Aérea y de la aviación civil.



CENTRO MÉDICO AERONÁUTICO No. "2"

En base a la Clínica Aeronáutica "Michael Correl", inaugurada el 30 de diciembre de 1995 en predios del Politécnico Militar de Aeronáutica, situados en Valle Hermoso, Cochabamba, viene funcionando el Centro Médico Aeronáutico No. "2", de la Fuerza Aérea Boliviana.

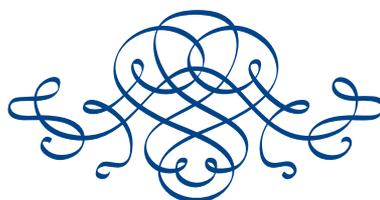
Esta importante repartición de salud, al margen prestar atención médica al personal, Alumnos y Soldados de la Guarnición Aérea de la capital del valle, viene atendiendo a la numerosa población de escasos recursos económicos de la región. Además, por el profesionalismo de su selecto personal y el instrumental que posee, fue certificado por la Dirección General de Aeronáutica Civil para realizar el correspondiente chequeo y control médico a personal de tripulantes de la aviación civil.



CENTRO MÉDICO AERONÁUTICO No. "3"

El 31 de mayo de 1952, al fundarse el Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch" con sede en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, se organizó la Sanidad de este novel instituto. En base a esta repartición, por Orden del Día de la FAB No. 94/2003 de 3 de junio de 2003 se creó la Dirección de Sanidad Operativa Aeronáutica Regional Santa Cruz, misma que posteriormente fue nominada Centro Médico Aeronáutico No. "3" "Tcnl. Av. Desiderio Carrasco Valverde".

GRUPOS SAR ~ FAB





GRUPO DE VOLUNTARIOS SAR-FAB

EL ESPIRITU DEL MONTAÑERO NUNCA MUERE







Cumpliendo acuerdos internacionales con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA), el año 1988 se creó en el Grupo Aéreo "51", el primer Grupo SAR (Search And Rescue) de la FAB.

Debido a la importancia de esta Unidad en la búsqueda, rescate y evacuación de víctimas, no sólo de accidentes aéreos, sino de diferentes catástrofes naturales, por Orden del Día de la FAB No. 084/94 de 20 de mayo de 1994, se crearon en todas las guarniciones aéreas del país los Grupos SAR-FAB.

De esta manera, emergieron sucesivamente los Grupos SAR-FAB "Illimani" (El Alto), SAR-FAB "Santa Cruz", SAR-FAB "Puerto Suárez", SAR-FAB "Del Sur" (Tarija), SAR-FAB "Villamontes", SAR-FAB "Capital" (Sucre), SAR-FAB "Trinidad", SAR-FAB "Riberalta" y SAR-FAB "Cobija".

Las operaciones que realizaron los diferentes Grupos SAR-FAB en las altas montañas, en los profundos valles e impenetrables selvas de nuestro

país, son innumerables. Incluso, coadyuvaron en labores de rescate en el exterior como Pisco, Perú, Guatemala, Haití, etc.

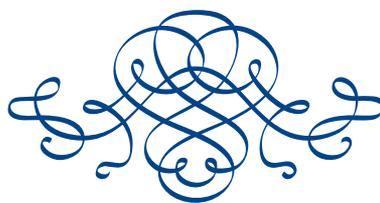
Debido a lo abrupto de la topografía o la inaccesibilidad, algunas de las operaciones se hicieron con el concurso de helicópteros de la FAB.

Debido a que los Grupos SAR son unidades tácticas especializadas en búsqueda, rescate y salvamento, cuenta con personal altamente capacitado, el cual está conformado por Rescatistas y Voluntarios de ambos sexos, óptimamente capacitados, con una formación física férrea, adecuada a las mayores exigencias y poseídos de valores como la solidaridad y el amor a la Patria. El Plan de Entrenamiento consiste en Instrucción Militar y e Instrucción SAR; los Voluntarios, al cabo de dos años de su formación se licencian con la libreta de Servicio Militar.

Su lema "Para que otros puedan vivir", no sólo es un enunciado, porque los Rescatistas y Voluntarios del SAR en algunas ocasiones no sólo pusieron en riesgo sus vidas, sino que las ofrendaron.



ESCUADRILLAS ACROBÁTICAS





ESCUADRILLAS ACROBÁTICAS

Desde la creación de la Escuela de Aviación de El Alto, el 12 de octubre de 1923 y a lo largo de su historia, nuestros aviadores volando aeronaves de entrenamiento o empleo, realizaron memorables vuelos acrobáticos y de exhibición, solemnizando magnos acontecimientos institucionales; sin embargo, posteriormente emergieron las siguientes escuadrillas acrobáticas:

ESCUADRILLA "MUSTANG"

En 1968 se conformó una escuadrilla acrobática que no tenía nombre, pero que volaba con aeronaves de caza "Mustang" F-51, conformada por el Cap. Grover Rojas Senzano, Tte. Ernesto Mendoza Meneses, Tte. Alejandro Camponovo Ulloa y Tte. Luis Paredes Aliaga; realizó sensacionales presentaciones en La Paz y Santa Cruz.



ESCUADRILLA "CÓNDORES"

El 31 de mayo de 1978, en oportunidad de conmemorarse el XXVI aniversario del Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch", la Fuerza Aérea Boliviana dio un marco esencialmente operativo, con la demostración en los cielos de Santa Cruz de la Sierra con la escuadrilla acrobática boliviana "Cóncores" del Escuadrón Sabres F-86-F, conformada por el comandante de esta agrupación, My. Roberto Palenque Guitiérrez, líder; Cap. Av. Henry Cabrera Carrasco, No. 2; Cap. Av. Carlos Webber Ortiz, No. 3; y, Cap. Av. Carlos Lagenbacher Bascopé, No. 4.

Una crónica de la fecha dice que *"la Escuadrilla demostrativa efectuó sobre el cielo cruceño una brillante exhibición aérea, en la que, ante la complacencia del público e íntimo orgullo y satisfacción de los miembros de la FAB, se admiró la ejecución de bien coordinados loopings, barriles en ocho y toneaux y ocho cubanos, que en impecable sucesión, corroboraron la pujanza y el espíritu de superación que caracteriza a los miembros de nuestra aviación militar"* (Actualidad Aeronáutica No. 20 de junio de 1978).

GRUPO ACROBÁTICO "AZUL"

La Fuerza Aérea Boliviana contó con otra escuadrilla de demostración aérea, denominada

Grupo Acrobático "Azul" del Colegio Militar de Aviación, tripulando aeronaves de entrenamiento avanzado Pilatus PC-7 "Turbo Trainer", que con excelentes demostraciones, inclusive a nivel nacional, mantuvieron latente no sólo la esencial condición de eficiencia operativa del aviador militar boliviano, sino de continuar la tradición profesional de los legendarios pilotos de combate de la Guerra del Chaco.

Fue comandante de esta agrupación el My. DEMA Freddy Vargas Caero, y componentes los Capitanes Aviadores Antonio Sejas Pinto y Edil Cobarrubias, y los Tenientes Aviadores José Ibáñez Andrade, Gerardo Moscoso Bravo, Benjamín Bermúdez Prada, René Ontiveros Ontiveros y Óscar Prudencio Vargas.

ESCUADRILLA "SCORPIO"

EN 1983, marcando un edificante ejemplo profesional en la aviación militar y equipado con aeronaves de empleo T-33 Mark III, surgió la Escuadrilla Acrobática "Scorpio" del Grupo Aéreo de Caza "31". Esta agrupación fisonomizada por una cantidad apreciable de figuras acrobáticas, pretendía, según expresiones de su líder, Tcnl. DEMA Roberto Palenque Guitiérrez: *"Exhibir al máximo las capacidades de nuestra Fuerza Aérea, demostrando que la aviación militar es un enorme como confiable crisol de profesionales del aire"*



con amplia conciencia y sentido operacional técnico aeronáutico, acrecentando la confianza de la Fuerza Aérea, su personal y lo que ellos pueden asimilar mediante la determinación y trabajo tesonero en el entrenamiento”.

La Escuadrilla Acrobática “Scorpio” estuvo conformada, además del líder por el My. Av. Samuel Palenque Palenque, No. 2; Cap. Av. Osvaldo Pericón Rivera, No. 3, y My. DEMA Álvaro Valdivia Casanovas, No. 4.

No debemos olvidar que tanto las aeronaves F-86 y T-33 que constituían material de empleo ya superado dentro la tecnología aeronáutica de la época, su operación representaba un verdadero reto a la excelencia profesional de sus componentes, particularmente si se considera su operación a 13.400 pies, como es el caso de La Paz, donde por ese hecho la sustentación es reducida.

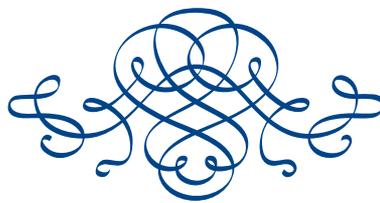
ESCUADRILLA "TRICOLOR"

El año 1987 se creó en el Grupo Aéreo de Caza "34" de la ciudad de Cochabamba la Escuadrilla Acrobática "Tricolor", liderada por el My. Ernesto Cano Mariaca y compuesta por aeronaves de entrenamiento Pilatus PC-7 realizó espectaculares presentaciones en la ciudad de Cochabamba.

Conformaban el team los siguientes aviadores militares: My. Av. Rafael Sandóval Rojas, Tte. Av. Walter Guillén Villarroel, Tte. Av. Ricardo Roca Gonzales y Tte. Av. Derick Monterrey Vatuone.



INDUSTRIA AERONÁUTICA





LA INDUSTRIA AERONÁUTICA BOLIVIANA

Con la premisa de dotar al país de una aeronave apta para vencer las complejas y excepcionales condiciones atmosféricas del medio donde se iba a instaurar la aviación boliviana, es decir, El Alto, situado a 4.093 m.s.n.m, tres años antes de la realización del primer vuelo en nuestro país (17 de abril de 1920), se dio inicio a la incipiente industria aeronáutica boliviana; si bien el comienzo fue infructuoso, décadas después se realizaron exitosos proyectos.

EL AVIÓN "CÓNDOR"

Ante los fallidos intentos de aviadores italianos (1913) y chilenos (1915) de conquistar los impolutos cielos de Bolivia, se consideró la construcción de una aeronave especial para vencer la extrema altitud en la que se encuentra la sede de gobierno.

De esta manera, en 1917 se contrató en Argentina los servicios del constructor de aviones Andrés Tomsich, de origen italiano, y se adquirieron los elementos necesarios para la construcción de una aeronave, además de un motor "Argus" de 100 HP. Para las pruebas de vuelo fue contratado el aviador danés Albert Harferlt.

En predios de la Intendencia de Guerra de la ciudad de La Paz, se montó un precario taller donde se construyó el avión denominado "Cóndor", cuya

estructura era íntegramente de madera revestida de tela.

Concluida la construcción, el prototipo fue trasladado a la región de Viacha, cerca del cerro Letanías, donde se había improvisado una pista y construido un cobertizo para albergar a la aeronave.

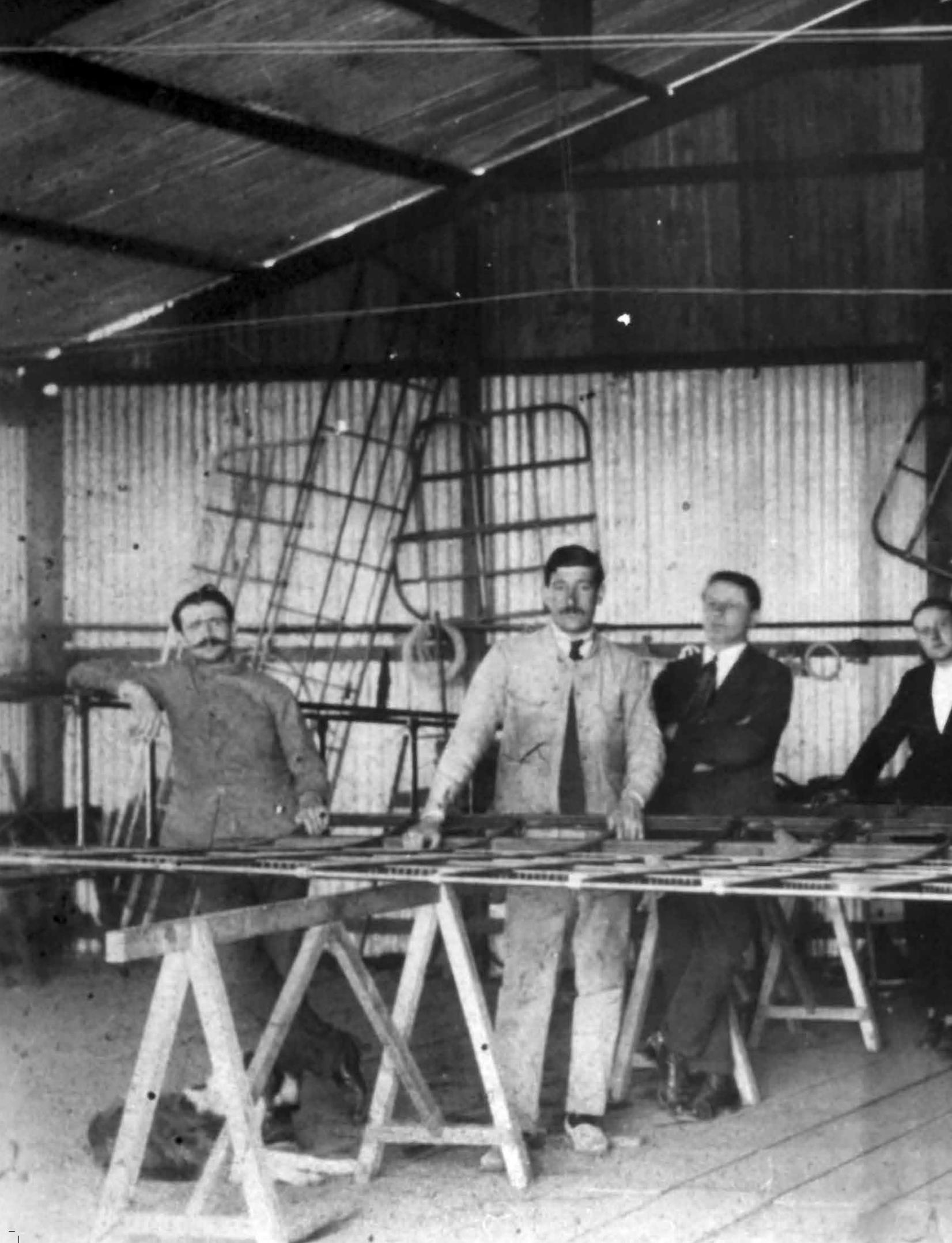
La primera prueba, en medio de una expectativa general, se realizó el 28 de noviembre de 1917, con resultados negativos, pues, no pudo levantar vuelo.

Debido a que el constructor supuso que el fracaso se debió a la impericia del piloto, trajo al aviador argentino Antonio Chuimiento, que en una prueba realizada el 24 de marzo de 1918 tampoco pudo hacer despegar al "Cóndor"; por el contrario, sufrió un accidente con graves heridas para el piloto, quedando la aeronave parcialmente destruida.

Una vez reparada, el aviador boliviano Tte. Horacio Vásquez, que recientemente se había brevetado en la Argentina, realizó el último intento de volarlo; no pudo, una vez más la temible barrera de la altura parecía infranqueable.

EL AUSPICIOSO "HUAYNA"

Con la premisa de iniciar la industria aeronáutica nacional, el año 1988 emergió el Proyecto "Lancair 360", aunque el kit del prototipo arribó recién en 1991.



El constructor de aviones Andrés Tomsich junto a reconocidos carpinteros de la ciudad de La Paz, durante la construcción del avión "Cóndor", 1917.





La construcción de este prototipo contó permanentemente con visitantes civiles y militares. En la toma Tomsich explica el sistema de mandos de la aeronave.

Es así que, en un pequeño recinto que hasta 1986 fue el "Casino" de Alumnos del Politécnico Militar de Aeronáutica, ubicado en la Base Aérea de El Alto, se construyó febrilmente un avión de corte experimental al que se le denominó FAB-002 "Huayna".

En su construcción se utilizó nomex, kevlar, fibra de vidrio y carbono, materiales compuestos utilizados exitosamente en la aviación moderna. Se le equipó con un motor recíproco Lyncoming 10-360 de 180 HP y un panel de instrumentos digital.

Participaron directamente en el proyecto los Capitanes Ingenieros Renán Julio Calleja y José L. Murillo Pacheco, así como los Suboficiales Técnicos Rafael Céspedes Escóbar y Ángel Iriarte Lima; pero, también colaboraron algunos aerotécnicos de diferentes especialidades de la FAB y universitarios de la Carrera de Aeronáutica de la UMSA.

El magno 14 de abril de 1993, el "Huayna" tripulado por el Cap. Av. Javier García Soruco y el Cap. Ing.

José L. Murillo, realizó su primer y exitoso vuelo, causando indescriptible frenesí en la población. Si bien se proyectó la construcción de más aeronaves similares, los visionarios y promisorios proyectos quedaron truncados. Actualmente, el "Huayna" FAB-002 es una preciada reliquia del Museo Aeroespacial de la FAB.

EL CITA

Para retomar la construcción de diferentes tipos de aeronaves, no sólo para la Fuerza Aérea sino para la aviación civil, el año 2012 emergió el Centro de Industria y Tecnología Aeronáutica (CITA) ubicado en predios del aeropuerto "El Trompillo" de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra.

Es así que, con aerotécnicos de la FAB asesorados por ingenieros y constructores norteamericanos, en un corto período de tiempo se logró construir, también con material compuesto, tres aeronaves.

La primera de ellas fue el Foxtrot 001 "Gavilán" FAB-540, que el 31 de mayo de 2013 realizó su



El Lancair 360 en una de las complejas fases de su construcción.



El autor del presente libro junto a los aerotécnicos que intervinieron en la construcción del FAB-X02 "Huayna".

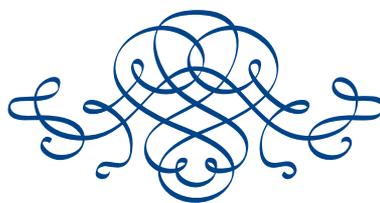


Aeronaves experimentales Foxtro 001 "Gavilán" construidas en el CITA.

primer vuelo. Posteriormente, se construyó la segunda de este mismo tipo que llevó la matrícula FAB-541. Ambos estaban equipados con un motor Lycoming IO-540 de 300 HP, aviónica: Dynon Skyview Glass Cockpit. Tenían la capacidad de llevar a

cuatro personas y ser utilizadas para entrenamiento avanzado, acrobacia, evacuación médica y otros. Posteriormente se construyó el FAB- 542 "Tiluchi", aeronave de dos asientos para entrenamiento de vuelo primario, motor Lycoming IO-360 250 HP.

MUSEOS





MUSEOS AERONÁUTICOS MILITARES

EL ACERVO HISTÓRICO

Con el noble fin de preservar la historia de la aviación nacional y mostrar a las generaciones venideras las distintas etapas de su progreso, la Cnl. Av. Amalia Villa de la Tapia, primera aviadora boliviana, desde 1958 acopió importantes reliquias, documentos y fotografías con los que se logró conformar el Acervo Histórico de la Fuerza Aérea Boliviana.

A partir de 1985, su único discípulo, el historiógrafo Téc. Aé. Ramiro Molina Alanes, continuó la

ponderable labor de recuperar de personas particulares mediante honrosas donaciones, fotografías, partes de aeronaves y uniformes, así como colecciones bibliográficas que incrementaron notablemente el Acervo Histórico, que desde el año 2001 funcionó en un local específicamente construido para tal fin en predios del ex Comando General de la FAB de la Av. Montes.

En octubre de 2015, todos los fondos museológicos que atesoraba el Acervo Histórico, pasaron a conformar el novel Museo Aeroespacial.





El Acervo Histórico cumplió las funciones de investigar, difundir y recuperar reliquias históricas; en la toma fotográfica dos aerotécnicos de la Guerra del Chaco junto al historiador de la FAB.

INICIO DE OBRAS DEL MUSEO AEROESPACIAL

En un acto realizado el 22 de mayo de 2015 en la Base Aérea de El Alto, al que concurrió todo el personal de la Guarnición Aérea de La Paz, el señor Comandante General de la Fuerza Aérea, Gral. Div. Aé. Juan Gonzalo Durán Flores, colocó la piedra fundamental para la creación del anhelado museo que atesoraría las aeronaves históricas que operaron en nuestra aviación militar, así como armamento, uniformes, fotografías y toda reliquia que testimonie, sus difíciles inicios, su gloriosa participación en la Guerra del Chaco y su promisoria evolución hasta nuestros días.

RESTAURACIÓN DE AERONAVES

Debido a que casi todas las aeronaves históricas trasladadas de las diferentes guarniciones aéreas del país, acusaban diferentes daños, tanto por haber permanecido fuera de vuelo durante muchos años, o exhibidos en pedestales al aire libre, en un gesto digno de ponderación las promociones del Colegio Militar de Aviación y del Politécnico Militar de Aeronáutica, poseídos por un arraigado amor y profundo agradecimiento a la institución que les cobija, en forma voluntaria asumieron la compleja y costosa labor de restaurar los diferentes aviones y helicópteros, así como motores y accesorios

inherentes a nuestra historia aeronáutica.

De esta manera, en un emotivo acto realizado el 18 de septiembre de ese mismo año, representantes de las referidas promociones hicieron entrega simbólica, en el estado de avance en el que se encontraban, las respectivas aeronaves restauradas.

SATÉLITE "TUPAC KATARI"

Con la premisa de que las comunicaciones son imprescindibles para las operaciones aéreas militares y apoyo al vuelo de la aeronáutica civil, la FAB al vislumbrar promisoriamente el futuro que se encarará, ha incluido en su museo una sala dedicada al satélite boliviano "Tupac Katari" (TKSAT-1), que dio lugar a que este importante repositorio histórico sea denominado "Museo Aeroespacial".

Para lo cual, la Agencia Boliviana Espacial cedió maquetas e información, tanto del TKSAT-1 como del cohete "Larga Marcha" 3 B/E, que el histórico 20 de diciembre de 2013 lanzó al espacio sideral el satélite que lleva el nombre del célebre caudillo aymara que lideró los memorables levantamientos indígenas de 1781.

Como parte de los actos de conmemoración del XCII Aniversario de la Fuerza Aérea Boliviana, el 28 de octubre de 2015 se inauguró oficialmente



Maqueta del cohete "Larga Marcha" 3B/E.

el Museo Aeroespacial; asistieron a este histórico y trascendental evento, el Sr. Vicepresidente del Estado Plurinacional de Bolivia y altas autoridades nacionales y militares.

MUSEO MILITAR DE SUCRE

En mayo de 2005, a objeto de darle funcionalidad a la imponente infraestructura del Cuartel San Francisco de la ciudad de Sucre, que en esos meses había concluido su costosa y larga restauración,

se erigió el Museo Histórico Militar "Mcal. Antonio José de Sucre", bajo dependencia del Ministerio de Defensa y con fondos museológicos cedidos por el Ejército, la Fuerza Aérea y la Armada.

De esta manera, se conformó la "Sala Fuerza Aérea Boliviana" con fotografías, uniformes, partes de aeronaves, armamento y modelos a escala de diversos aviones del historial de la FAB, transferidos por el Acervo Histórico y otras unidades de la FAB, los cuales fueron trasladados y organizados por el Director y el historiador de la Dirección General de Relaciones Públicas de la FAB; además, se colocó en el patio de ese recinto una aeronave T-23 "Uirapurú", llevado y montado por personal técnico de la institución.

MUSEO HISTÓRICO "TGRAL. GERMÁN BUSCH"

El Museo Histórico "Tgral. Germán Busch Becerra", se encuentra en las instalaciones del Colegio Militar de Aviación de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, fue creado durante la gestión de comando del instituto del Cnl. DAEN Carlos Webber Ortiz e inaugurado el 31 de mayo de 1999 durante el XLVIII aniversario del primer instituto de formación aeronáutica del país.

En este repositorio histórico se atesora principalmente los objetos, documentos y fotografías del Tgral. Busch, así como otros relacionados a los fastos del COLMILAV.

La creación del Museo Histórico Nacional "Tgral. Germán Busch Becerra", cubrió uno de los espacios vacíos dentro del ámbito cultural cruceño, sobre todo dentro del nivel estudiantil, quienes tenían muy pocas oportunidades de profundizar sus conocimientos sobre la historia de nuestro país y de los héroes que la forjaron y defendieron.

"PLAZA DE AERONAVES" DEL COLMILAV

Gracias al impulso y gestiones del entonces Comandante del Colegio Militar de Aviación, Cnl. DAEN Marcelo Javier Zegarra Gutiérrez, con diversas aeronaves que estaban fuera de vuelo en ese instituto y unidades aéreas de la Guarnición Aérea de Santa Cruz, se conformó la "Plaza de Aeronaves", que paulatinamente fue implementada hasta contar con una apreciable cantidad de aviones y helicópteros, ponderablemente restaurados por algunas promociones o miembros de la Institución Aérea Militar. Actualmente es un verdadero museo aeronáutico de la FAB.





Entre las aeronaves históricas que atesora el Museo Aeroespacial, está el North American AT-6 "Texan".



Vista aérea de la "Plaza de Aeronaves" y de los históricos hangares 1 y 2 que albergan al Museo Aeroespacial







La "Plaza de Aeronaves" del COLMILAV paulatinamente fue incrementado con aviones que se encontraban fuera de vuelo



Foto: Cnl. DAEN Erick Vargas Flores

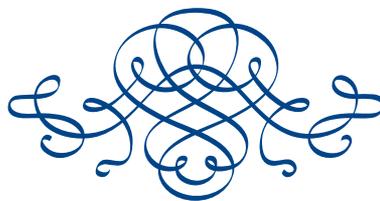
Aeronaves históricas que conforman la "Plaza de Aeronaves" del Colegio Militar de Aviación



El Museo Militar "Mcal. Antonio José de Sucre" de la capital del Estado, cuenta con una aeronave, armamento y reliquias utilizadas en la Fuerza Aérea Boliviana.



LLEGADA
DE
AERONAVES



ARRIBO DE AERONAVES PARA FAB

El arribo a nuestro país de aeronaves para la Fuerza Aérea Boliviana, tradicionalmente ha constituido un emotivo evento que concitó la atención no sólo de los miembros de

la institución, sino de los medios de prensa y del pueblo boliviano.

En tal virtud, en las siguientes páginas se muestran las más trascendentales.



Aviadores Militares que trajeron desde los Estados Unidos los aviones de entrenamiento básico avanzado Vultee BT-13. 1945.

North American
F-51D "Mustang".
1963





Aeronaves de transporte Douglas C-54 "Sky Master" para Transporte Aéreo Militar. 1972.



Aeronave utilitaria STOL Fairchild PC-6B "Porter". 1973



Arribo de las aeronaves Convair CV-440, provenientes de España. 1972

Arribo de los
primeros aviones
de caza North
American F-86F.
1973



Aeronaves de
entrenamiento primario
"Uirapurú" T-23 para
el Colegio Militar de
Aviación. 1974

Tripulantes
del segundo
Lockheed
C-130H
"Hércules".
de la FAB que
arribó a La Paz
en 1978





Debido a las inundaciones que afectaron al sudeste del país a inicios de 1979, muchos pobladores quedaron aislados, permaneciendo por varios días en pequeños islotes e incluso sobre los techos de sus viviendas o en las copas de los árboles; en un hecho sin precedentes, un helicóptero de la FAB evacuó en un solo vuelo hasta Roboré a 19 niños que corrían un inminente peligro. La aeronave "Lama" SA-315 estaba al mando del entonces My. Av. Ángel Estévez Rojas.



Hélicopteros ensamblados en el Brasil HB-315 "Gaviao". 1981.

Aeronaves de
entrenamiento
avanzado Marchetti
SF-260 para el
Colegio Militar de
Aviación. 1978



Aeronaves de
entrenamiento
primario Cessna
A-152 "Aerobat"
para el Grupo
Aéreo de
Entrenamiento
"21". 1987.



Aviadores Militares y aerotécnicos de la FAB que trajeron desde Estados Unidos los aviones de transporte pesado Lockheed C-130 A "Hércules".



Aeronaves de entrenamiento básico Beechcraft T-34 "Mentor", adquiridas del Uruguay el año 2000



Aeronaves de entrenamiento Neiva T-25, que arribaron del Brasil para el Grupo Aéreo "21". 2005



Hélicopteros "Ecoueil" AS 350-B3, que arribaron al país el 2009



Entrega oficial de los helicópteros Robinson R-44 "Raven II". 2012

Arribo del primer helicóptero AS-332 C1e "Súper Puma". 2014





Entrega oficial de las aeronaves de entrenamiento básico "Diamond" D-40. 2010



Arribo de la aeronave de transporte BAE Avro RJ-70 para TAM-EP. 2017



LA FAB EN LA "ERA DEL JET" A 50 AÑOS DE ESE HITO HISTÓRICO

Con la premisa de modernizar nuestra aviación de combate y reemplazar a los legendarios F-51 "Mustang", desde 1972 se decidió adquirir aeronaves a reacción; de esta manera, se consideraron varias ofertas; pero, se optó por el Canadair T-33 Mark III "Silver Star", versión canadiense del sensacional avión norteamericano Lockheed T-33A "Shooting Star".

LA FAB ENTRA A LA "ERA DEL JET"

Después del exitoso y espectacular vuelo de prueba de una aeronave de este tipo realizada por el Cap. Heydon Bailey de la Real Fuerza Aérea Canadiense en el Aeropuerto Internacional de El Alto el 17 de enero de 1973, que colmó las expectativas de la FAB, el 23 de febrero de 1973 se suscribió el contrato con la "Northwest Industries Limited" del Canadá, para la adquisición de doce⁽¹⁾ aviones T-33 Mark III reacondicionados por dicha empresa, que incluía el entrenamiento de un grupo de aviadores y aerotécnicos de la Institución.

Los aviadores de la FAB que se constituyeron en Edmonton, provincia Alberta del Canadá fueron: My. Av. Norberto Salomón Soria, Cap. Av. Freddy Angulo Urquidí, Cap. Av. Roberto Palenque Gutiérrez, Tte. Av. Germán Pericón Bustillos, Tte. Av. Álvaro Valdivia Casanovas y Tte. Av. Mario Rivero Melgar.

Una vez culminados los cursos de pilotaje y los trabajos de reacondicionamiento de las tres primeras

aeronaves, emprendieron el largo y complejo vuelo hacia Bolivia. Las tripulaciones estaban conformadas de la siguiente manera: El FAB-601 por el My. Av. Norberto Salomón Soria, Comandante del Grupo Aéreo de Caza, el FAB-602 por el Cap. Av. Freddy Angulo Urquidí, y el FAB-600 por el Cap. Av. Roberto Palenque Gutiérrez y el Sr. Héctor Mc Gregor, piloto e instructor de la Northwest Industries.

Esta escuadrilla, partió el 4 de agosto, realizando la siguiente travesía: Edmonton (Canadá), Albuquerque, Corpus Christi, San Antonio (Estados Unidos), Vera Cruz (México), La Aurora (Guatemala), Tocúmen (Panamá), Quito (Ecuador), Lima (Perú) y La Paz (Bolivia).

Cumpliendo puntualmente lo planificado, la escuadrilla de reactores bolivianos llegó a la ciudad de La Paz el martes 7 de agosto de 1973, precisamente cuando se desarrollaba en el "Campo de Marte" (plaza Villarroel), una imponente Parada Militar por el "Día de las Fuerzas Armadas"; el inesperado espectáculo fue impresionante; los T-33 en estrecha formación y en vuelos individuales rasantes, causaron un indescriptible alborozo en el masivo público asistente y en la población paceña.

La significación histórica del T-33 en la Fuerza Aérea Boliviana, constituye la transición tecnológica de los aviones de motor convencional a pistón hacia los aviones a reacción, es decir, su ingreso, aunque tardío⁽²⁾, a la "Era del Jet".



Delante de los primeros T-33 que arribaron del Canadá el 7 de agosto de 1973, los aviadores bolivianos (De Izq. a Der.) Cap. Av. Freddy Angulo Urquidi, My. Av. Norberto Salomón Soria y Cap. Av. Roberto Palenque Gutiérrez.

Dos días después, en predios del Grupo Aéreo de Caza⁽³⁾ de El Alto se realizó la entrega oficial de las aeronaves, significativa ceremonia militar que contó con la presencia de S.E. el Presidente de la República de entonces.

Si bien, estos T-33 tenían el esquema de colores plateado y los tip tank de color rojo y negro por la mitad, como caracteriza a los aviones de entrenamiento, las posteriores aeronaves de este tipo arribaron en grupos de dos, hasta completar a trece, vinieron pintadas de color camuflado, donde predominaba el verde oscuro, verde claro y marrón, mismas que estaban artilladas para operaciones aerotácticas.

Los T-33 marcaron un importante hito histórico en la Fuerza Aérea Boliviana; pues, no sólo se adaptaron perfectamente a las complejas condiciones atmosféricas de nuestro extenso y variado territorio geográfico, sino que merced a la excepcional pericia de los aviadores y la proverbial destreza de los aerotécnicos, tuvieron una longeva vida operativa que duró cuarenta y cuatro largos años; los últimos "tangos"⁽⁴⁾ fueron desactivados oficialmente en julio de 2017; constituyéndose Bolivia en el último país del mundo en operar estas versátiles y venerables aeronaves militares.

NOTAS

- (1) En realidad se entregaron 13 aeronaves
- (2) Fue el penúltimo país en Sudamérica en ingresar a la "Era del Jet"
- (3) Actual Grupo Aéreo de Caza "31"
- (4) Denominación familiar en la FAB



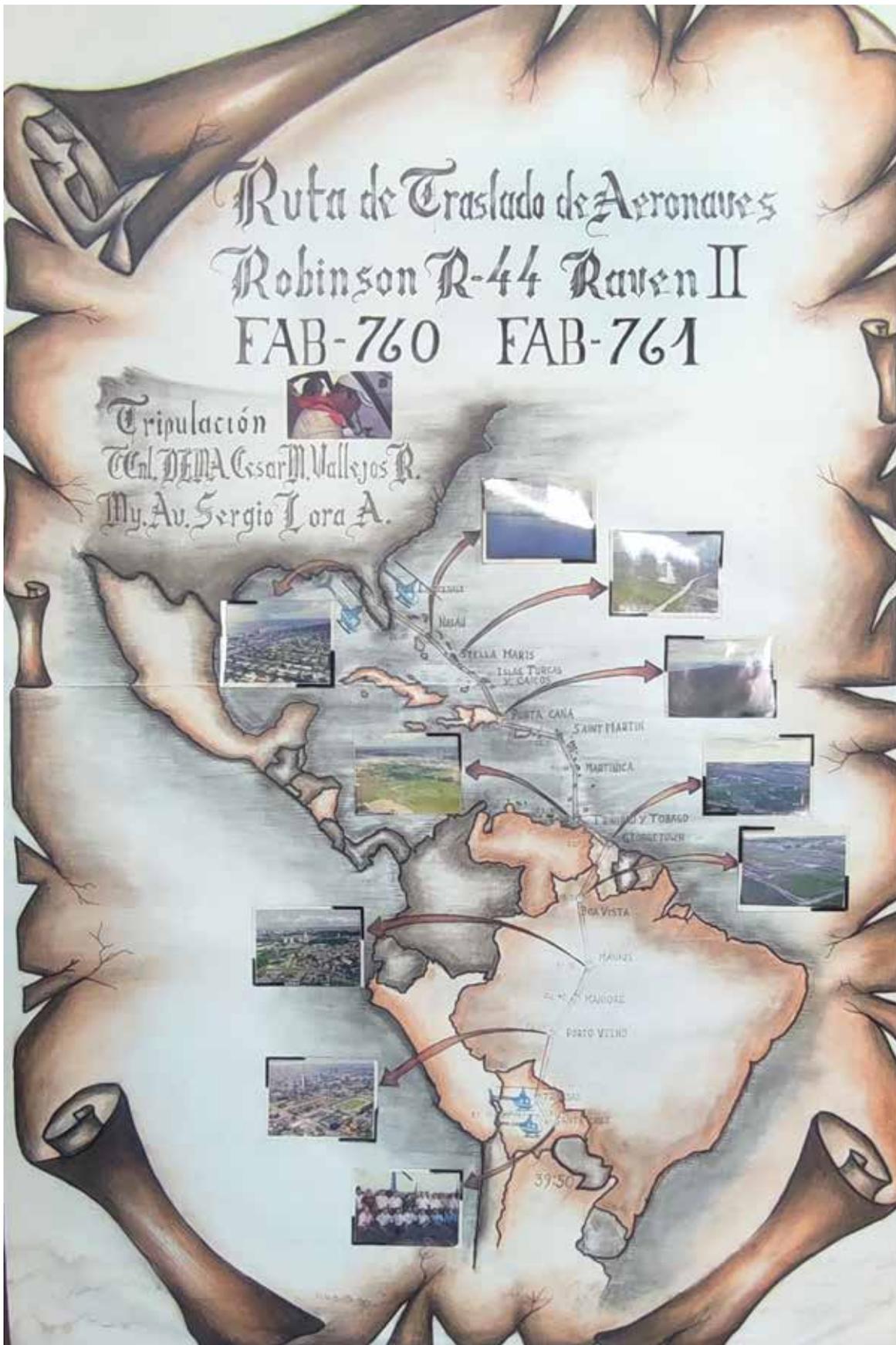
El Gral. Div. Aé. (SP) Freddy Angulo Urquidi, pionero de los aviadores bolivianos de caza a reacción, aclara el autor de este libro importantes aspectos de la histórica travesía que realizaron los T-33 hace medio siglo.

Ramiro Molina Alanes



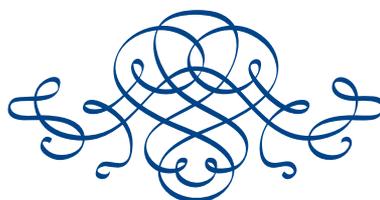
ARRIBO DE LOS PRIMEROS "RAVEN" II PARA LA FAB

Entre los meses de junio y julio del año 2011, arribaron en vuelo al Grupo Aéreo de Entrenamiento "22" los dos primeros helicópteros Robinson R-44 "Raven" II, los cuales fueron trasladados al país desde los Estados Unidos por el Tcnl. DEMA César Moisés Vallejos Rocha, Aviador al mando y el My. Av. Sergio Lora Co-aviador, cumpliendo una larga y compleja travesía; los dos Oficiales tuvieron que atravesar con cada una de las aeronaves alrededor de 7.000 kilómetros de distancia durante siete días y treinta y siete horas de vuelo, a través de las islas del Caribe como ser: Nassau, Stella Maris, Providenciales, Punta Cana, St. Marteen, Trinidad y Tobago, Georgetown y el inmenso Amazonas en el Brasil, llegando a las estaciones de Boa Vista, Manaus, Porto Velho, Trinidad, Santa Cruz y Chimoré, Bolivia.



Infografía que cursa en el Grupo Aéreo de Entrenamiento "22" sobre este trascendental hecho de la historia de los helicópteros en Bolivia.

AERONAVES DE LA
FUERZA AÉREA
BOLIVIANA





Triplano Curtiss T-18-2 "Wasp". Aeronave de entrenamiento y combate de industria norteamericana. Realizó el primer vuelo en Bolivia el 17 de abril de 1920.



Morane Saulnier MS-35. Aeronave de entrenamiento de industria francesa. Con estas aeronaves se fundó la Escuela de Aviación de El Alto el 12 de octubre de 1923.



Caudron C-97. Aeronave de entrenamiento de industria francesa adquirida en 1926. En estas aeronaves se brevetaron en Bolivia los primeros aviadores militares del país.



Breguet XIX-A, Aeronave de observación y bombardeo de industria francesa adquirida en 1926. Estas aeronaves se utilizaron en los primeros meses de la Guerra del Chaco.



Vickers "Scout" 143- Aeronave de caza de industria inglesa adquirida en 1929. A bordo de una de estas aeronaves el Cap. Rafael Pabón salió victorioso del primer combate aéreo en América el 4 de diciembre de 1932, durante la Guerra del Chaco.



Curtiss "Osprey" C-14 R. Aeronave de observación, bombardeo y combate de industria norteamericana adquirida de Estados Unidos en 1933 durante la Guerra del Chaco.



Curtiss "Hawk" II. Aeronave de caza de industria norteamericana adquirida en 1933 durante la Guerra del Chaco.



Curtiss CW-19 "All Metal". Aeronave de entrenamiento y empleo de industria norteamericana incorporada en 1938.



Boeing Stearman PT-17 "Kaydet". Aeronave de entrenamiento primario de industria norteamericana incorporada en 1942.



Curtiss SNC-1 "Falcon". Aeronave de entrenamiento y empleo de industria norteamericana incorporada en 1942.



North American AT-6 "Texan". Aeronave de entrenamiento avanzado y empleo de industria norteamericana incorporada en 1943.



Aeronave anfibia Grumman G-21 "Goose" de transporte de industria norteamericana incorporada en 1942.



Douglas C-47 "Sky Train". Aeronave de transporte de industria norteamericana incorporada en 1945.



North American T-28 A "Trojan". Aeronave de entrenamiento avanzado de industria norteamericana incorporada en 1965.



North American F-51 "Mustang". Aeronave de caza de industria norteamericana incorporada en 1954.



Canadair T-33 Mark III "Silver Star". Aeronave de entrenamiento y empleo de industria canadiense incorporada a la FAB en 1973.



North American F-86F "Sabre". Aeronave de caza de industria norteamericana adquirida de Venezuela en 1973.



Fairchild PT-19 "Cornell". Aeronave de entrenamiento primario adquirida del Brasil en 1959.



Aerotec T-23 "Uirapurú". Aeronave de entrenamiento primario de industria brasilera incorporada a la FAB el año 1974.



Convair CV-440 "Metropolitan". Aeronave de transporte de industria norteamericana, adquirida de España en 1972.



IAI "Arava" 201. Aeronave de transporte mediano de industria israelí, incorporada a la FAB en 1975.



Learjet 25 D. Aeronave de aerofotogrametría de industria norteamericana incorporada a la FAB el año 1976.



Rockwell Sabreliner NA-265. Aeronave presidencial de industria norteamericana incorporada a la FAB el año 1975.



Falcon 900 EX Easy. Aeronave presidencial de industria francesa incorporada a la FAB el año 2010.



Lockheed C-130 H "Hércules". Aeronave de transporte pesado de industria norteamericana incorporada a la FAB en 1977.



Fokker F-27 "Friendship". Aeronave de transporte de industria holandesa incorporada a la FAB en 1979.



British Aerospace BAe 146-200. Aeronave de transporte de pasajeros de industria inglesa incorporada a la FAB el 2007.



McDonnell Douglas 10-30F. Aeronave de transporte de carga de industria norteamericana incorporada a la FAB el 2009.



Cessna 152 "Aerobat". Aeronave de entrenamiento primario de industria norteamericana incorporada a la FAB en 1986.



Pilatus PC-7 "Turbo Trainer". Aeronave de entrenamiento avanzado y empleo de industria suiza incorporada a la FAB en 1979.



Lancair 320 "Huayna". Aeronave experimental construida en la Fuerza Aérea Boliviana en 1993.



Beechcraft "Mentor" T-34. Aeronave de entrenamiento básico de industria norteamericana adquirida del Uruguay el 2000.



K-8W "Karakorum". Aeronave de entrenamiento y empleo adquirida de la República Popular China el 2011.



CASA C-212-100 "Aviocar". Aeronave de transporte mediano de industria española incorporada el 2007.



Morava Zlin Z-42. Aeronave de entrenamiento básico y acrobacia de industria checa, incorporada el 2016.



Hiller H-23. Helicóptero de transporte ligero de industria norteamericana incorporado a la FAB en 1967.



Bell UH-1H "Huey". Helicóptero de transporte de industria norteamericana incorporado a la FAB en 1973.



Aerospatiale "Lama" SA-315. Helicóptero utilitario de industria francesa incorporado a la FAB en 1975.



Robinson R-44 "Raven" II. Helicóptero de entrenamiento de industria norteamericana incorporado el 2011.



AS-332 C1e "Súper Puma". Helicóptero de transporte de industria francesa incorporado a la FAB el año 2014.

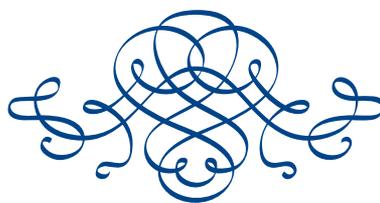


Helicóptero utilitario Eurocopter EC-145 Adquirido de Francia el año 2014



"Ecureuil" AS 350B3 Adquirido de Francia el año 2009.

ESPECIALIDADES DE LA FAB





ESPECIALIDADES EN LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA

Los Oficiales egresados del Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch", en mérito a su vocación y condiciones, pueden abrazar las siguientes especialidades:

AVIADOR MILITAR

Después de haber concluido satisfactoriamente los cursos de vuelo primario y básico en el Grupo Aéreo de Entrenamiento "21", reciben el preciado brevet de aviador militar en la especialidad de ala fija, para optar las subespecialidades de Caza, Transporte, Aerofotogrametría y Exploración y Reconocimiento. Asimismo, los que realizan los cursos de entrenamiento primario y básico en el Grupo Aéreo de Entrenamiento "22", se brevetan como aviadores militares en la especialidad de ala rotatoria.

DEFENSA AÉREA

Después de haber cumplido exitosamente con los exigentes cursos de "Cóndor", Paracaidismo, Policía Militar, Operador de Selva y Tirador de Élite, en diferentes unidades de la Fuerza Aérea Boliviana y del Ejército de Bolivia, se brevetan en la bizarra especialidad de Defensa Aérea, en las subespecialidades de Seguridad Aeronáutica, Defensa Antiaérea, Fuerzas Especiales y SAR.

APOYO OPERATIVO

Los Oficiales que abrazaron la especialidad de Apoyo Operativo, para poder brevetarse, unos realizaron el Curso de Administración de Mantenimiento para Oficiales Subalternos en el Servicio de Mantenimiento Aéreo No. "2", y otros efectúan los respectivos cursos en el Grupo de Vigilancia y Control Aéreo, para optar las subespecialidades de Oficial VYCA, Administrativo, Logístico y Navegante.

Mientras, los Sargentos egresados del Politécnico Militar de Aeronáutica "Sbtte. José Max Ardiles Monrroy" de acuerdo a su vocación y condiciones aptan por las siguientes especialidades: Técnico Aeronáutico, en diferentes subespecialidades de la tecnología aeronáutica moderna; los de Defensa Aérea optan por las subespecialidades de Seguridad Aeronáutica, Defensa Antiaérea, Fuerzas Especiales y SAR; finalmente, los de la especialidad de Apoyo Operativo, ejercen cargos de Vigilancia y Control Aéreo, Administrativo y Logístico.

Asimismo, los Sargentos egresados de la Escuela Militar de Música de la FAB "Sgto. My. José Santos Vargas", optan la especialidad de Músico Militar.



















SISTEMA PITOT - ESTÁTICO SECCIÓN

BOLIVIA
POL. MIL. AER.



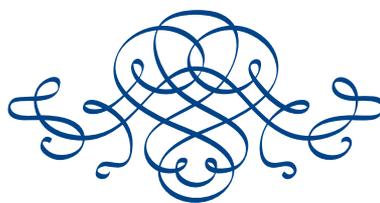








LA MUJER EN LA FAB







LA MUJER EN LA
FUERZA AÉREA BOLIVIANA

La Fuerza Aérea Boliviana se ha constituido en la institución castrense precursora en el país en otorgar a la mujer la igualdad de género y oportunidades; los ejemplos son elocuentes.

CNL. AV. AMALIA VILLA DE LA TAPIA

En abril de 1958, como un justo reconocimiento y sincero homenaje a la primera aviadora boliviana e impenitente impulsora de nuestra aviación, Prof. Amalia Villa de la Tapia, la novel Fuerza Aérea Boliviana la incorporó a sus cuadros de Oficiales con el grado de Capitán Aviadora con derecho a vestir el uniforme de la Institución; asimismo, se la

confirió el brevet y diploma de Piloto Militar. Fue la primera vez en los anales de las Fuerzas Armadas de Bolivia que una mujer accedía a dicha situación.

La Srta. Amalia Villa de la Tapia se había graduado como aviadora en la Escuela de Aviación Civil "Bella Vista" de la República del Perú en 1922; Posteriormente, el año 1927 recibió su brevet internacional en la Escuela de Aviación Du Crotoy, Francia.

Esta pionera de nuestra aviación y consagrada historiógrafa aeronáutica, cuando pasó al servicio pasivo en 1982, ostentaba el alto grado de Coronel.



Abordo de una aeronave de entrenamiento Caudron G3 en la Escuela de Aviación Du Crotoy, Francia.



La primera aviadora boliviana (1ra. de Izq. a Der.) en la Escuela de Aviación Civil de Bella Vista, Perú

Sof.Mtre.Téc. Amparo Gonzales Vargas Primera Aerotécnica Militar Boliviana

La admisión del elemento femenino en el Politécnico Militar de Aeronáutica "Sbtte. José Max Ardiles Monrroy" a partir de la gestión 2004, ha marcado una nueva etapa en su historial. Este trascendental logro en la igualdad de género, ha servido para que señoritas con verdadera vocación castrense, hagan realidad sus más íntimas aspiraciones.

UNA INSÓLITA ALUMNA

Con la premisa de concretar su vocación inmarcesible, rompiendo todo un sistema en la igualdad de géneros, no sólo en la Fuerza Aérea, sino en todas las Fuerzas Armadas de Bolivia, en 1966 se incorporó como "Alumna externa" al Politécnico Militar de Aeronáutica la Srta. Amparo Gonzales Vargas.

Sus amplios y sólidos conocimientos en el área físico-matemático, y su temple castrense de paracaidista brevetada, le permitieron afrontar con entereza todos los prejuicios de género y las adversidades que obviamente se presentaron durante su compleja formación académica – militar, dentro de un tradicional instituto, caracterizado por una excesiva rigidez disciplinaria.

Sin embargo, por su desempeño académico y espíritu militar, fue ascendida a Sub Brigadier, y el 15 de febrero de 1968 como integrante de la promoción 1967 "Fantomas", se graduó como Sargento Primero Técnico en la especialidad de Electrónica.



DAMA DE LOS HANGARES

Su inserción en la actividad laboral tampoco fue fácil, pues la presencia de una dama en los hangares de mantenimiento y talleres de especialidad, donde el personal técnico era íntegramente masculino, promovió las consabidas reacciones de toda índole, que también fueron soslayadas por la regia personalidad y proverbial pericia profesional de la Sgto. Gonzales. Cumplió destinos en el Grupo Técnico de Mantenimiento y Abastecimiento, Servicio de Abastecimiento Aéreo "11", del cual llegó a ser parte del personal fundador (1974); Departamento VII Material del EMGFAB, Ministerio de Aeronáutica y Escuela de Guerra Aérea, hasta que en 1995 pasó a la digna situación del Servicio Pasivo con el eminente grado de Suboficial Maestre Técnico.

PARADIGMA DE LA AEROTÉCNICAS MILITARES

Amparo Gonzales Vargas, nació en la ciudad de Potosí el 12 de enero de 1940, realizó sus estudios de primaria y secundaria en su tierra natal y Cochabamba.

Tanto las Damas Suboficiales y Sargentos de la FAB, así como las Señoritas Alumnas del Politécnico Militar de Aeronáutica, tienen en la Sof. Gonzales, el prototipo de virtudes militares, puesto que durante toda su trayectoria militar denotó permanentemente un incuestionable profesionalismo, una férrea disciplina y un profundo respeto a la jerarquía castrense. En síntesis, honró en todo momento la profesión y el rango militar que abrazó por vocación y voluntad propia.

Como homenaje a la primera aerotécnica militar boliviana, el Servicio de Abastecimiento Aéreo "11", fue nominado "Sof. Mtre. Téc. Amparo Gonzales Vargas".



SEÑORITAS ALUMNAS

Sin embargo, de acuerdo a las tendencias generacionales que imperan en el mundo, en la gestión 2004 fueron admitidas por primera vez en el Politécnico Militar de Aeronáutica "Sbtte. José Max Ardiles Monroy", un grupo de damas aspirantes a Alumnas, quienes después de recibir una formación en las mismas condiciones que sus similares varones, el año 2006 se graduaron como Sargentos Iniciales Técnicos en diferentes subespecialidades de la aviación militar moderna.

De esta novel promoción de Damas Sargentos Iniciales Técnicos, tres prosiguieron sus estudios en el Colegio Militar de Aviación, logrando graduarse como Subtenientes con la promoción 2010; de las cuales emergió la primera aviadora militar boliviana, la Sbtte. Av. Lenny Fabiola Delgadillo Luna, que logró brevetarse el año 2011.

Asimismo desde la creación de la Escuela Militar de Música de la FAB el año 2013, se vienen formando en ese novel instituto las damas que conforman las bandas de música de la institución.





DAMAS CADETES

En la gestión 2007 fueron incorporadas, por primera vez, al Colegio Militar de Aviación "Tgral. Germán Busch" 30 señoritas aspirantes a Damas Cadetes. Después de cinco años de estudios íntegramente en el "Crisol de Cóndores" con la promoción 2011 "Albatros" se graduaron 10 damas Oficiales.

Un hecho que refleja objetivamente lo que señaló elocuentemente la Primer Ministro del Reino Unido, Margaret Thatcher: *"En cuanto se concede a la mujer igualdad con el hombre, se vuelve superior a él"*, se cumplió el año 2011, porque una meritoria dama, Judith Yujra Quispe fue designada Abanderada y Brigadier Mayor del Colegio Militar de Aviación; fue la primera vez en los fastos de las Fuerzas Armadas del Estado y la Policía Boliviana, que una Dama Cadete ocupe tan eminente y honrosa situación; su perseverancia y esfuerzo son dignos de toda ponderación.



RESCATISTAS DEL SAR-FAB

Es digno de ponderación que en los diferentes Grupos SAR-FAB figuren como Voluntarias y Rescatistas algunas damas; quienes merced a su intenso y riguroso entrenamiento, cumplen arriesgadas misiones de búsqueda y rescate en las diversas regiones de nuestro extenso y variado territorio geográfico.



MUJERES SOLDADOS

Después de haberse promulgado la Ley del Servicio Militar Voluntario de Mujeres en Bolivia el año 2017, en el acto de licenciamiento de soldados y marineros del 1er. Escalafón Categoría 2018 de las FF. AA. del Estado, inéditamente recibieron sus Libretas 16 damas que prestaron su Servicio Militar en el Grupo de Artillería y Defensa Antiaérea "92" de Cochabamba.

PREMILITARES

Con el fervor patrio, el estoicismo y la abnegación propias de una adolescente, desde la implantación del Servicio Premilitar en Bolivia, señoritas estudiantes de últimos cursos de secundaria, bajo los fundamentos básicos de la disciplina, el ideal, la voluntad y la fe, alternando sus estudios vienen prestando el Servicio Premilitar en diferentes Unidades de la Fuerza Aérea Boliviana.

PERSONAL CIVIL FEMENINO

Dentro del variado y complejo andamiaje institucional, particularmente en el plano administrativo, la Fuerza Aérea Boliviana cuenta con el personal femenino, compuesto por un selecto grupo de damas con estudios superiores en universidades e institutos, a quienes a través de cursos regimentarios se les inculca el civismo, el patriotismo, la disciplina y la interpretación de reglamentos militares, e incluso en la utilización y el manejo de armas de dotación individual.



Damas soldados de la Fuerza Aérea Boliviana, durante el acto de licenciamiento



Damas Alumnas de la Escuela Militar de Música de la FAB

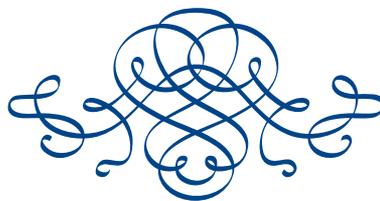


Premilitares femeninas durante una práctica de tiro



Personal femenino de la FAB, durante el desfile por el aniversario de las Fuerzas Armadas, 2023

ASOCIACIÓN
DE ESPOSAS
DE LA FAB





ASOCIACIÓN DE ESPOSAS DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA



LA GÉNESIS

El año 1960, cuando el Tcnl. Av. Ernesto Guzmán Fricke realizaba el curso de Comando y Estado Mayor Aéreo en la Universidad del Aire de Maxwell, Alabama, Estados Unidos, su esposa, la Sra. Nelly Salles de Guzmán, fue partícipe de las ponderables actividades que cumplían las esposas de los oficiales de esa Base Aérea; de esta manera, cuando retornó al país, puso a consideración de sus congéneres la iniciativa de crear una organización similar.

CREACIÓN

Esta interesante idea fue plenamente comprendida y apoyada por la esposa del Comandante de la Fuerza Aérea, Sra. Rosemary Galindo de Barrientos. De esta manera, el 7 de octubre de 1961, en un acto realizado en el Círculo Militar ubicado en la plaza Murillo de la ciudad de La Paz se ministró posesión al primer Directorio del Club de Esposas

de Oficiales de la Fuerza Aérea; emergiendo una nueva organización femenina, que se constituyó en la primera de este tipo no sólo dentro el ámbito militar y policial, sino a nivel de las instituciones estatales y las empresas privadas del país.

Las actividades de este novel brazo social de la FAB, comenzaron al día siguiente de su conformación, puesto que como adhesión a los actos de inauguración de la III Semana Aeronáutica, realizó su primera kermesse con fines benéficos. Posteriormente, a través de bingos pudieron obtener fondos económicos para la adquisición de juguetes para los hijos de los suboficiales y clases de la institución por la Navidad de 1961.

CAMBIO DE DENOMINACIÓN

Con la premisa de exaltar la unidad orgánica y el bienestar de toda la familia aeronáutica militar, a partir del año 1971 esta organización comenzó a denominarse solamente "Club de Esposas de la





Directiva de la Asociación de Esposas de la Fuerza Aérea Boliviana (ASESFAB), en el Centenario de la Aviación Militar Boliviana.

Fuerza Aérea Boliviana. Pero, en virtud a la función de bienestar y solidaridad que practica, a fines del año 1986 se cambió a su actual denominación de "Asociación de Esposas de la Fuerza Aérea Boliviana".

PONDERABLE ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD

Prácticamente, desde su creación en 1961 la actual Asociación de Esposas de la FAB, loablemente emprendió y concretó significativas obras que mejoraron no sólo las condiciones de vida tanto del personal como de los concriptos de la Fuerza Aérea, sino que su labor de solidaridad se extendió hacia el pueblo en su conjunto, ya que bajo la acertada premisa de la Madre Teresa de Calcuta: "A

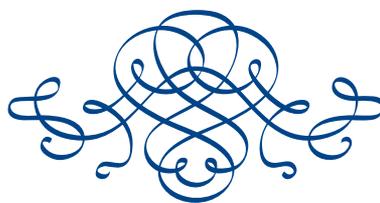
los niños, a los pobres, a los que sufren y están solos ofreced siempre una sonrisa cariñosa", realizaron una ponderable labor solidaria ya sea entregando víveres y medicamentos a diferentes instituciones dedicadas a la salud, protección y asistencia a la niñez y la ancianidad desvalida.

Las obras altruistas desplegadas por este antiguo y prestigioso ente femenino, son dignas de todo encomio, puesto que se han iniciado y concretado con recursos económicos recaudados en entusiastas actividades sociales, deportivas y culturales, que al margen de buscar ese noble fin, logró integrar y aunar el espíritu de amistad y camaradería entre todos los miembros de la institución aérea militar y sus respectivas familias.



Cumpliendo su ponderable labor social, la Presidente Nacional de la Asociación de Esposas de la FAB, Lic. María Trinidad Eyzaguirre de Zegarra, y las señoras de su Directiva, entregan sillas de ruedas y muletas a la Sanidad Operativa de la I Brigada Aérea; el Cnl. DAEN Marco Antonio Choquehuanca Marín, Comandante de esa Gran Unidad, agradeció ese noble gesto.

GALERÍA DE
COMANDANTES
GENERALES FAB



GALERÍA DE COMANDANTES



Gral.Div.Aé. Walter Arze Rojas
1957 - 1958



Gral.Div.Aé. Javier Cerruto Calderón
1958 - 1960 y 1964



Gral.Fza.Aé. René Barrientos Ortuño
1960 - 1964



Gral.Div.Aé. Jorge Belmonte Ardiles
1965 - 1968



Gral.Brig.Aé. León Kolle Cueto
1968 - 1969



Gral.Brig.Aé. Fernando Sattori Ribera
1969 - 1970



Gral.Brig.Aé. Antonio Arnez Camacho
1970 - 1971



Gral.Div.Aé. Óscar Adriázola Valda
1971 - 1975



Gral.Div.Aé. Luis García Pereira
1976 - 1977



Gral.Div.Aé. Juan Pereda Asbún
1977



Gral.Div.Aé. José Sempértgui Rocabado
1978



Gral.Div.Aé. Gastón Lupo Gamarra
1978 - 1979



Gral.Div.Aé. Jaime Niño de Guzmán Quiroz
1979 - 1980



Gral.Div. Aé. Waldo Bernal Pereira
1980 - 1981



Gral.Div.Aé. Natalio Morales Mosquera
1981 - 1982



Gral.Div.Aé. Juan Muñoz Revollo
1982 - 1983



Gral.Div.Aé. Óscar Villa Urioste
1984 - 1985



Gral.Fza.Aé. Jorge E. Rodríguez Bravo
1986 - 1987



Gral.Fza.Aé. Guillermo Escóbar Uhry
1988 - 1989



Gral.Fza.Aé. Germán Calleja Fuertes
1989 - 1990



Gral.Fza.Aé. Alejandro Camponovo Ulloa
1990 - 1991



Gral.Fza.Aé. Dardo Gómez García
1991 - 1992



Gral.Fza.Aé. Fernando Sanjinés Yáñez
1992 - 1993



Gral.Fza.Aé. José F. Pérez Reyes Ortiz
1993 - 1994



Gral.Fza.Aé. Óscar Sánchez Reguerín
1994 - 1995



Gral.Fza.Aé. Rafael Berzaín Rodríguez
1995 - 1997



Gral.Fza.Aé. Oscar Guilarte Luján
1997 - 1998



Gral.Fza.Aé. Álvaro Valdivia Casanovas
1998 - 2000



Gral.Fza.Aé. Erland Camacho Mansilla
2000 - 2002



Gral.Fza.Aé. José Quiroga Mendoza
2002 - 2003



Gral.Fza.Aé. Óscar Mariscal Arandia
2003- 2005



Gral.Fza.Aé. Andrés Quiroz Rico
2005 - 2006



Gral.Fza.Aé. Luis Trigo Antelo
2006 - 2007



Gral.Div.Aé. Daniel Salazar Osorio
2008



Gral.Fza.Aé. Edwin Marañón Gamboa
2009



Gral.Fza.Aé. Tito R. Gandarillas Salazar
2010 - 2011



Gral.Fza.Aé. Liborio Flores Enríquez
2012



Gral.Fza.Aé. Walter Montecinos Guerrero
2013



Gral.Fza.Aé. Víctor H. Meneses Gómez
2014



Gral.Fza.Aé. Juan Gonzalo Durán Flores
2015



Gral.Fza.Aé. Celier Aparicio Arispe Rosas
2016



Gral.Fza.Aé. Erwin Fanor Bonilla Castellón
2017



Gral.Fza.Aé. Iván Guillermo Pérez Rojas
2018



Gral.Fza.Aé. Jorge Gonzalo Terceros Lara
2019



Gral.Fza.Aé. Ciro Orlando Álvarez Guzmán
2020



Gral.Fza.Aé. César Moisés Vallejos Rocha
2020



Gral.Fza.Aé. Marcelo Juan Heredia Cuba
2021-2022



Gral.Div.Aé. Marcelo Javier Zegarra Gutiérrez
COMANDANTE GENERAL
DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA



ALTO MANDO DE LA FUERZA AÉREA BOLIVIANA



Gral. Brig. Aé.
Gerardo Zabala Álvarez
JEFE DE ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA



Gral. Div. Aé.
Marcelo Javier Zegarra Gutiérrez
COMANDANTE GENERAL DE LA FUERZA AÉREA



Gral. Brig. Aé.
Javier Elving Peña Wilde
INSPECTOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA



Gral. Brig. Aé.
Derick Ricardo de la Vega Vargas
JEFE DEL DEPARTAMENTO I
PERSONAL - EMGFAB



Gral. Brig. Aé.
Pedro Iván Flores Soto
JEFE DEL DEPARTAMENTO II
INTELIGENCIA - EMGFAB



Gral. Brig. Aé.
Ronald Luis Garvizu Tórrez
JEFE DEL DEPARTAMENTO III
OPERACIONES - EMGFAB



Gral. Brig. Aé.
Gonzalo Edwin Ruiz Cisneros
JEFE DEL DEPARTAMENTO IV
LOGÍSTICA - EMGFAB



Gral. Brig. Aé.
José Gualberto Mercado Grágeda
JEFE DEL DEPARTAMENTO V
EDUCACIÓN - EMGFAB



Gral. Brig. Aé.
José Arturo Troncoso Pereyra
JEFE DEL DEPARTAMENTO VI
CIENCIA Y TECNOLOGÍA - EMGFAB



Cnl. DAEN
Mirko Rodríguez Claire
JEFE DEL DEPARTAMENTO VII
DOCTRINA Y PLANEAMIENTO - EMGFAB

BIBLIOGRAFÍA

- *Villa de la Tapia, Amalia. Alas de Bolivia Tomo I. 1974*
- *Villa de la Tapia, Amalia. Alas de Bolivia Tomo II. 1976*
- *Villa de la Tapia, Amalia. Alas de Bolivia Tomo III. 1983*
- *Molina Alanes, Ramiro. Resumen Histórico de las Brigadas Aéreas, Institutos y Unidades de la Aviación Militar. Primera edición 2000, segunda edición 2001.*
- *Molina Alanes, Ramiro. Hitos Históricos de la Aviación Militar Boliviana. 2019*
- *Pozo Trigo, Carlos. Relatos y Anécdotas de la Guerra del Chaco. 2000*
- *FIDEHAE VIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial. Chile, 2013*
- *"Revista Aeronáutica" No. 53 de diciembre de 2007. Fuerza Aérea Boliviana*
- *Archivo Histórico de las Fuerzas Armadas del Estado.*
- *Hemerotecas de la Biblioteca Municipal de La Paz y de la Vicepresidencia del Estado.*

