

**Universidad San Carlos de Guatemala
Facultad de Humanidades
Maestría en Docencia
con Especialidad en Evaluación Educativa**



HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN GUATEMALA

NORA JEANNETTE ARIAS TORRES

Guatemala 2005

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO 1	
Historia de la Aviación	6
1.1 Primeros Pasos de la Aviación.....	6
1.2 Período de la I Guerra Mundial.....	13
1.3 Período de la II Guerra Mundial.....	16
CAPÍTULO 2	
Orígenes de la Aviación en Guatemala.....	18
2.1 Pioneros de la Aviación en Guatemala.....	21
2.2 Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca.....	23
CAPÍTULO 3	
Beneficios y obstáculos de la Aviación en Guatemala	43
3.1 Beneficios de la Aviación en Guatemala	43
3.2 Obstáculos de la Aviación en Guatemala.....	49
CAPÍTULO 5	
Fundamentos Legales de la Aviación	52
CONCLUSIÓN	57
ANEXO A	59

ANEXO B	64
BIBLIOGRAFÍA	91

INTRODUCCIÓN

A cien años de la aviación mundial, desde 1903 cuando los hermanos Wright volaron 37 metros en un Flyer, no cesó en cada rincón del mundo, el deseo de imitarlos y ser los pioneros cada cual en sus países y Guatemala, no fue la excepción, desde el señor Dante Nannini, Miguel Idígoras Fuentes, Jacinto Rodríguez Díaz y Oscar Morales López, pioneros de la aviación en Guatemala, hasta nuestros días, se ha ido formando una historia que hasta ahora solo se han plasmado en documentos dispersos.

Poco se ha dicho sobre la historia de la Aviación en Guatemala, hay varios documentos donde se pueden encontrar ciertos datos, aunque hay otros a los cuales no se puede acceder. En esta monografía se intenta recopilar, los inicios, que marcaron a la aviación desde 1911, las glorias y hazañas de nuestros pilotos, así como su evolución, beneficios y obstáculos que han tenido hasta el día de hoy.

La modalidad de la investigación fue por una parte bibliográfica. Asimismo se entrevistó a las principales autoridades de la Fuerza Aérea Guatemalteca, entrevistas con personal que ha estado involucrado en hechos históricos, consultas bibliográficas a documentos a los cuales tuve acceso y documentos bajados de la Internet.

En la primera parte se incluye lo más relevante de los inicios de la aviación mundial, para introducir al lector cuáles fueron los motivos que indujeron a inventar los aviones y cómo rápidamente Guatemala también quiso ser partícipe de esa aventura. En el segundo capítulo están los orígenes de la aviación en Guatemala, pioneros, hechos relevantes, hazañas, etc. Luego se hace un esfuerzo por apuntar lo más relevante de la historia de la Fuerza Aérea hasta la época de ahora, así como los obstáculos que ha tenido y sigue teniendo.

En un último capítulo se incluye una síntesis de las leyes que fundamentan a la aviación para luego incluir dos anexos. En un anexo, fotografías de los aviones que ha traído la Fuerza Aérea Guatemalteca, a través de los años y en el otro la Ley de la Aviación Civil.

Esta investigación pretende servir de ayuda para futuras investigaciones, por la importancia histórica del tema, pues nadie ignora, que la aviación dio paso al desarrollo en muchas áreas, cómo el transporte rápido de pasajeros, carga y correo, sin mencionar los beneficios que ha traído cuando ha habido catástrofes y desgracias. Así pues, que esta sirva de inquietud para abordar otros temas no abarcados en la presente.

CAPÍTULO 1

HISTORIA DE LA AVIACIÓN

1.1 Primeros Pasos de la Aviación

Nadie habría imaginado que el primer vuelo con éxito fue precedido de siglos de sueños, estudios y experimentos. Antiguas leyendas cuentan con numerosas referencias a la posibilidad de movimiento a través del aire. Algunos sabios antiguos creían que para volar sería necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro más ligero que el aire. En el siglo V de nuestra era, se diseñó el primer aparato volador: la cometa o papalote. En el siglo XIII el monje inglés Roger Bacon, tras años de estudio, llegó a la conclusión de que el aire podría soportar un ingenio de la misma manera que el agua soporta un barco.

¹

A comienzos del siglo XVI Leonardo Da Vinci analizó el vuelo de los pájaros e imaginó y diseñó modelos que años después resultaron realizables. Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas. Creo tres tipos diferentes de ingenios más pesados que el aire: el ornitóptero, máquina con alas como las de un pájaro que se podían mover mecánicamente; el helicóptero diseñado para elevarse mediante el giro de un rotor situado en el eje vertical y el planeador en el que el piloto se sujetaba a una estructura rígida a la que iban fijadas las alas diseñadas a imagen de las grandes aves.

Leonardo creía que la fuerza muscular del hombre podría permitir el vuelo de sus diseños. La experiencia demostró que eso no era posible. Da Vinci fue alguien muy importante pues aplicó por primera vez técnicas científicas para desarrollar sus ideas.

¹ [www.google.com/Historia de la Aviación](http://www.google.com/Historia%20de%20la%20Aviacion), octubre 2004.

En 1742, el marqués de Bacqueville intentó cruzar el río Sena, con un aparato de alas batientes, pero no tuvo suerte, pues le faltaron las fuerzas durante su travesía, cayendo estrepitosamente al río.

1.1.1 Período de 1800-1900

El siglo XIX llega con varios ingenieros e inventores, que seguían ingeniándose las para desarrollar más experimentos y caminos para poder llegar a fabricar. El ingeniero aeronáutico e inventor británico sir George Cayley, teórico futurista, comprobó sus ideas experimentando con cometas y planeadores capaces de transportar un ser humano. Diseñó un aparato en forma de helicóptero pero propulsado por una hélice en el eje horizontal. Sus méritos le llevaron a ser conocido por sus compatriotas como el Padre de la Aviación.

El científico británico Francis Herbert Wenham utilizó en sus estudios el túnel aerodinámico, sirviéndose del flujo del viento forzado en su interior para analizar el uso y comportamiento de varias alas colocadas una encima de otra. Fue miembro fundador de la Real Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña.

Otros personajes interesantes del mundo aeronáutico de la época fueron el inventor británico John Stringfellow y William Samuel Henson (patentó su máquina voladora de vapor) y quienes colaboraron al principio de la década de 1840, para fabricar el prototipo de un avión que pudiera transportar pasajeros. El aparato desarrollado por Stringfellow en 1848 iba propulsado por un motor de vapor y arrastrado por un cable y consiguió despegar aunque no pudo elevarse.

El ingeniero francés Clement Ader, fue el primero en nombrar a un aparato volador como avión, y hacia el año de 1890, logra que su aparato EOLE se eleve levemente del suelo, recorriendo con él cincuenta metros.

El inventor francés Alphonse Penaud fabricó un modelo que se lanzaba con la mano e iba propulsado por bandas de goma retorcidas previamente y consiguió en el año 1871 que volara unos 35 metros. Otro inventor francés, Víctor Tatin, diseñó un ingenio propulsado por aire comprimido y equipado con un rudimentario tren de aterrizaje de cuatro ruedas. Lo sujetó a un poste central y las dos hélices consiguieron elevar el aparato en vuelos cortos y de baja altura.

El inventor británico australiano, Lawrence Hargrave, desarrolló un modelo de alas rígidas que iba impulsado por paletas batientes movidas por un motor de aire comprimido. Voló 95 metros en 1891. El astrónomo estadounidense Samuel Pierpont Langley fabricó en 1896 un monoplano en tándem impulsado por un motor de vapor cuyas alas tenían una envergadura de 4,6 metros. El aeroplano hizo varios vuelos, recorriendo entre 900 y 1.200 metros de distancia durante un minuto y medio. Subía en grandes círculos; luego, al pararse el motor, descendía lentamente para posarse en las aguas del río Potomac.

Muchos esfuerzos se llevaron a cabo para imitar el vuelo de las aves con experimentos basados en paletas o alas movidas por los músculos humanos, pero hasta ese momento nadie lo logró. Merecen citarse el austriaco Jacob Degen entre 1806 y 1813, el belga Vincent DeGroof, que se estrelló y murió en 1874 y el estadounidense R. J. Spaulding quien patentó su idea del vuelo empujado por músculos en 1889.

Más éxito tuvieron quienes se dedicaron al estudio de los planeadores y contribuyeron al diseño de las alas, como el francés Jean Marie Le Bris, quien probó un planeador con las alas batientes, el estadounidense John Joseph Montgomery y el renombrado alemán Otto Lilienthal. Lilienthal realizó sus experimentos con cometas y ornitópteros pero los mayores éxitos los obtuvo con sus vuelos en planeador entre 1894 y 1896. En 1896 murió al perder el control de su aparato y estrellarse contra el suelo desde 20 metros de altura.

Percy S. Pilcher, de Escocia, que también había obtenido grandes éxitos con su planeador, tuvo asimismo un accidente mortal en 1899. El ingeniero estadounidense Octave Chanute consiguió en 1896 pequeños logros con sus planeadores de alas múltiples, pero su mayor contribución a la aviación fue su libro sobre los avances aeronáuticos *Progress in Flying Machines* (1894).

Los numerosos experimentos realizados con cometas durante esta época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre aerodinámica y estabilidad del vuelo. El inventor estadounidense James Means publicó sus resultados en los *Aeronautical Annuals* de 1895, 1896 y 1897. Lawrence Hargrave inventó en 1893 la cometa en forma de caja y Alexander Graham Bell desarrolló entre 1895 y 1910 diversas cometas en forma de tetraedro capaces de transportar a un ser humano en un pequeño alojamiento.

Entre 1890 y 1901 se realizaron numerosos experimentos con prototipos provistos de motor. El más importante fue el de Langley que en 1901 y 1903 probó e hizo volar sin piloto un aeroplano a un cuarto de escala de su tamaño real. Le llamó AERODROME y fue la primera aeronave más pesada que el aire provista de un motor de gasolina que consiguió volar. El modelo a escala real se terminó en 1903 y realizó dos pruebas que acabaron en desgraciados accidentes. El aviador alemán Karl Jatho intentó en 1903, también sin éxito, volar un modelo motorizado de tamaño real.

Los logros conseguidos a lo largo del siglo XIX aportaron los fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wright, pero los mayores avances se debieron a los esfuerzos de Chanute, Lilienthal y Langley a partir de 1885. En 1903 aún no se habían conseguido la estabilidad y el control necesarios para un vuelo prolongado, pero los conocimientos aerodinámicos y sobre todo el éxito de los motores de gasolina, que sustituyeron a los más pesados de vapor, permitirían que la aviación evolucionase con rapidez.

1.1.2 Surgimiento del Primer Vuelo

El día 17 de diciembre de 1903, cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsada por motor. El avión fue diseñado, construido y volado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno. El más largo fue el de Wilbur con 260 metros recorridos en 59 segundos. Al año siguiente continuaron mejorando el diseño del avión y su experiencia como pilotos a lo largo de 105 vuelos, algunos de más de 5 minutos.²

En 1905 llegaron a recorrer 38,9 kilómetros en 38 minutos y 3 segundos. Todos los vuelos se realizaron en campo abierto, regresando casi siempre cerca del punto de despegue. Hasta 1906 nadie más consiguió volar en un avión. En ese año el húngaro residente en París, Trajan Vuia, realizó algunos saltos muy cortos y también lo consiguió Jacob Christian Ellehammer en Dinamarca.

El primer vuelo oficialmente registrado en Europa lo hizo en Francia el brasileño Alberto Santos Dumont y su trayecto más largo lo logró el 12 de noviembre de 1906 cubriendo una distancia de 220 metros en 22,5 segundos.

El aeroplano, registrado como 14-bis, había sido diseñado por él y construido en la primera fábrica de aviones del mundo, la de los hermanos Voisin en París. Su forma era la de una gran cometa en forma de caja en la parte trasera y otra pequeña en la delantera, unidas por la estructura cubierta de tela. El motor era un Levavasseur Antoinette de 40 CV y estaba ubicado junto con la hélice en la parte posterior. El piloto iba de pie en una cesta situada delante del ala principal.

² www.allstar.fiv.edu octubre, 2004.

Hasta entonces en Europa nadie consiguió volar más de un minuto hasta finales de 1907, en que lo logró Henri Farman en un avión construido también por Voisin.

En contraste con Europa, los hermanos Wright conseguían en Estados Unidos superar sus marcas día a día. El 3 de septiembre de 1908, Orville Wright hizo una demostración con un modelo más veloz para el Cuerpo de Señales del Ejército en Fort Meyer, Virginia. El 9 de septiembre completó el primer vuelo mundial de más de una hora y también por primera vez se transportó un pasajero, el teniente Frank P. Lamh, durante 6 minutos y 24 segundos.

Estas demostraciones se interrumpieron el 17 de septiembre a causa de un accidente en el que resultaron heridos Orville y su pasajero el teniente Thomas E. Selfridge, quien murió horas después a consecuencia de una conmoción cerebral. Fue la primera persona muerta en accidente de avión propulsado por motor. Entretanto Wilbur Wright, que había ido a Francia en agosto, completó, el 31 de diciembre, un vuelo de 2 horas y 20 minutos demostrando un control total de su avión con suaves virajes, subidas y descensos a su entera voluntad.

Cuando Orville ya se encuentra recuperado de sus heridas y con la colaboración de Wilbur, reanudó las demostraciones para el Cuerpo de Señales en julio de 1909 y cumplió sus requisitos a finales de mes. El aeroplano fue comprado el 2 de agosto y se convirtió en el primer avión militar operativo de la historia.

Permaneció en servicio activo durante dos años y después fue retirado y trasladado a la Institución Smithsonian en la ciudad de Washington donde puede contemplarse todavía.

Una figura importante entre los diseñadores, fabricantes y pilotos estadounidenses fue Glenn Hammond Curtiss, de Hammondsport, Nueva York. En 1907 realizó en solitario un vuelo en el dirigible construido por Thomas Baldwin,

propulsado por un motor de motocicleta de la fábrica de Curtiss que él mismo había modificado. En mayo siguiente Curtiss voló, también en solitario, el aeroplano diseñado y fabricado por un grupo conocido como la Asociación de Experimentos Aéreos, organizada por Alexander Graham Bell. Curtiss era uno de sus cinco miembros.

Con su tercer avión, el June Bug, el 4 de julio de 1908 Curtiss cubrió la distancia de 1.552 metros en 42,5 segundos y ganó el Trofeo Científico Americano, primer premio estadounidense concedido al vuelo de un avión. En Reims, Francia, el 28 de agosto del año siguiente, Curtiss ganó el primer torneo internacional de velocidad, al conseguir una marca de 75,6 km/h. El 29 de mayo de 1910 ganó también el premio New York World, dotado con 10.000 dólares, por realizar el trayecto desde Albany, en el estado de Nueva York, hasta la ciudad de Nueva York; y en agosto completó el trayecto desde Cleveland a Sandusky, Ohio, sobrevolando la costa del lago Erie.

En enero de 1911 consiguió ser el primer americano en desarrollar y volar un hidroavión. En Europa lo había conseguido el 28 de marzo de 1910 el francés Henri Fabre. El pionero en cruzar el Canal de la Mancha fue el ingeniero y piloto francés Louis Blériot. El día 25 de julio de 1909, durante 35,5 minutos recorrió 37 kilómetros, desde Calais, Francia, a Dover, Inglaterra, en un avión monoplano diseñado y fabricado por él mismo, el monoplano de su invención lo llamó BLERIOT IX, también fundó una fábrica de aeroplanos que trabajó para la aviación militar francesa, durante la primera Guerra Mundial.

Con la llegada de la primera Guerra Mundial, la aviación militar dio un gran salto, pese a que Francia y Alemania, tenían organizado su aviación militar entre los años 1909-1910. En el año de 1919, surgen las primeras compañías de navegación aérea europea, específicamente en Francia y Alemania, y en 1923, en Bélgica.

1.2 Período de la I Guerra Mundial

Durante los años posteriores a la I Guerra Mundial se realizaron grandes progresos tanto en el diseño de los aeroplanos como de los motores. Los aviones de dos alas con los motores y las hélices situadas en la parte posterior pronto fueron sustituidos por aviones con los motores situados en la parte delantera.

Había muy pocos modelos de monoplanos, pero en cambio durante la guerra, ambos contendientes fabricaron enormes biplanos con dos, tres y hasta cuatro motores que en Europa fueron al principio del tipo rotativo, aunque pronto se sustituyeron por los modelos radiales.

En 1911 se completó el primer vuelo transcontinental en Estados Unidos, desde la ciudad de Nueva York hasta Long Beach en California. Lo consiguió el piloto estadounidense Calbraith P. Rodgers. Salió de Sheepshead Bay, en Brooklyn, Nueva York, el 17 de septiembre, al mando de un aeroplano Wright, y aterrizó en su destino el 10 de diciembre, 84 días más tarde. El tiempo real de vuelo fue de 3 días, 10 horas y 14 minutos.

1.2.1 Período Posguerra Mundial I

Durante la I Guerra Mundial se usaron como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire. Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo. Como consecuencia de la presión de la guerra fueron entrenados más pilotos y construidos más aviones en los 4 años de conflicto que en los 13 años transcurridos desde el primer vuelo.

Gran parte de los excedentes militares vendidos después de la guerra fueron adquiridos por aviadores formados y entrenados durante la misma, dispuestos a

realizar con ellos cualquier actividad que les produjera ingresos económicos: transporte de pasajeros, fotografía aérea, propaganda (por lo general escribiendo los nombres de los productos en sus aviones), vuelos de instrucción, carreras aéreas y exhibiciones acrobáticas.

Los vuelos transoceánicos comenzaron con el NC-4. El vuelo de este enorme hidroavión se inició en Rockaway Beach, Long Island, el 8 de mayo de 1919 y finalizó el 31 en Plymouth, Inglaterra, tras varias escalas intermedias en Newfoundland, las islas Azores y Lisboa (Portugal). El primer vuelo trasatlántico sin escalas lo consiguieron los pilotos británicos John William Alcock y Arthur Whitten Brown. Entre el 14 y el 15 de junio de 1919, en poco más de 16 horas, volaron desde Saint John's, Newfoundland, hasta Clifden, Irlanda, y ganaron un premio de 50.000 dólares otorgado por el London Daily Mail.

El día 26 de enero de 1926 se inició en Palos de Moguer, España, el vuelo del Plus Ultra. Era un hidroavión DORNIER WALL con el que el piloto español, comandante Ramón Franco y su tripulación, tras varias escalas y algún incidente consiguieron llegar el 7 de febrero a Buenos Aires, Argentina.

Entre el 20 y el 21 de mayo de 1927 se completó el primer vuelo, bautizado como el Espíritu de San Luis, cruzando el océano Atlántico en solitario. Lo llevó a cabo el aviador estadounidense Charles A. Lindbergh desde la ciudad de Nueva York hasta París, recorriendo una distancia de 5.810 kilómetros en 33,5 horas. Lindbergh se convirtió con esta hazaña en uno de los pilotos más famosos de la historia de la aviación.

Pero nadie había conseguido cruzar el Atlántico sin escalas en dirección oeste, a causa de los vientos contrarios, hasta que entre el 12 y el 13 de abril de 1928 el capitán alemán Herman Köhl, el barón de la misma nacionalidad Gunther Von Hünefeld y el capitán irlandés James Fitzmaurice, tras salir de Dublín, Irlanda, volaron 3.564 kilómetros, hasta Greenly Island, Labrador.

Existía entonces una auténtica fiebre por ser los pioneros en realizar cualquier trayecto y así los australianos sir Charles Kingsford-Smith y Charles T. P. Ulm, junto con los estadounidenses Harry W. Lyon y James Warner, emprendieron la Southern Cross y volaron desde Oakland, California, hasta Sydney, Australia, con un total de 11.910 kilómetros y escalas en Hawai, Islas Fidji y Brisbane, Australia.

1.3 Período de la II Guerra Mundial

La más grande de las compañías internacionales que operaban en el momento de comenzar la guerra era Pan American Airways. Junto con sus empresas subsidiarias y afiliadas servía una red de 82.000 millas en rutas que llegaban a 47 países y colonias en todos los continentes. Las exigencias de la guerra aceleraron el desarrollo de los aviones y se consiguieron importantes avances en los de bombardeo y combate, así como en el transporte aéreo de tropas paracaidistas, tanques y equipo pesado.

De esta forma y por primera vez en la historia, la aviación se convirtió en el factor más decisivo en el desarrollo de la guerra. También se extendió con rapidez la fabricación de pequeños aviones. Bajo la supervisión del programa de entrenamiento de pilotos civiles, patrocinado por la Administración Civil Aeronáutica de Estados Unidos, los operadores privados dieron grandes facilidades para la formación como pilotos de miles de estudiantes que se convirtieron así en la columna vertebral de las fuerzas aerotransportadas de los tres ejércitos.

Los aviones diseñados para uso privado encontraron también un amplio uso militar en todo el mundo, por eso en 1941 el Ejército y la Armada de Estados Unidos compraron grandes cantidades de aviones ligeros que dedicarían a diversas misiones militares. Como consecuencia de todo ello el número de aviones producidos en los Estados Unidos en 1944, alcanzó la importante cifra de 97.694, con un peso medio aproximado de 4.770 kilogramos por avión. En el mismo año,

Alemania ponía en combate dos ingenios completamente nuevos en el mundo de la aviación: el primer avión reactor y el primer proyectil volante.

1.3.1 Período Posguerra Guerra Mundial II

En el año 1945 la producción de aeroplanos militares en Estados Unidos se redujo drásticamente, pero los pedidos de aviones civiles se incrementaron considerablemente. Al finalizar el año, los fabricantes tenían contratos para construir 40.000 aviones en contraste con la producción máxima de 1941 que fue de 6.844. De nuevo las líneas aéreas nacionales e internacionales norteamericanas rompieron las plusmarcas anteriores en todos los tipos de tráfico y consiguieron sustanciales mejoras con respecto a 1941.

Se redujeron las tarifas tanto de pasaje como de carga y en 1945 volvieron a operar todos los servicios comerciales internacionales. La experiencia obtenida en la fabricación de aviones militares durante la guerra, fue utilizada en la construcción de aviones civiles, al nada más terminar las hostilidades. Las compañías aéreas dispusieron de aviones más grandes y mas rápidos con adelantos como las cabinas presurizadas. Se mejoraron los aeropuertos, los pronósticos meteorológicos y las ayudas a la navegación fueron más eficientes y aumentó la demanda pública de transporte aéreo de pasaje y carga, que creció a niveles desconocidos hasta entonces gracias a la repentina prosperidad de la posguerra.

Se crearon los primeros organismos adecuados para la regulación de la aviación: la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), adscrita a la Organización de las Naciones Unidas –ONU-, con sede en Montreal (Canadá). Otra organización que surge a partir de la iniciativa de las compañías aéreas es la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), también con sede en Montreal y que agrupa a más de 100 empresas de transporte aéreo, por lo general de líneas regulares, unidas en este organismo para resolver sus problemas comunes.

El gran desarrollo de la aviación a escala mundial ha obligado a todos los países a establecer leyes y regulaciones que permitan un eficiente y seguro tráfico aéreo y a firmar convenios y protocolos internacionales como el de Tokio en 1963 o el de La Haya en 1973. En la actualidad existen en la mayor parte de las naciones leyes sobre la navegación aérea, que junto con otras medidas han llevado a este medio de transporte a convertirse en uno de los más seguros y eficientes.

CAPÍTULO 2

ORÍGENES DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN GUATEMALA

A mediados del siglo XIX el guatemalteco Mariano de la Luz Morales, diseñó una máquina aérea, escribiendo un folleto titulado “Teoría sobre una Máquina Aerostática”, en el año de 1854. Don Mariano solicitó la colaboración al gobierno de Francia, por ser este país uno de los pioneros de la aviación, desconociéndose hasta la fecha los resultados de la misma.³

El 30 de enero de 1848, don José María Flores, trabajó en la construcción de un globo, que al terminarlo, fue probado. Ascendió en él, inflado con aire caliente, a la plaza de toros de aquel entonces, situado donde hoy queda la estación central de los ferrocarriles.

El día del experimento, el pueblo se abalanzó a las calles y los techos de las casas cercanas, se llenaron de espectadores. Cuenta la historia que las personas estaban aglomeradas en las cercanías del Calvario y del edificio El Cielito, encontrándose entre los espectadores, el General Rafael Carrera, quien se hacía acompañar de otras personalidades, ocupando la tribuna de honor.

José María Flores, empezó a ascender muy decidido a lograr su hazaña, pero los gritos de exclamación se cambiaron en gritos de horror, cuando las llamas empezaron a consumir aquel globo, construido con gran ilusión, en medio de 30,000 asistentes, que presenciaron la agonía de aquel hombre que se extinguía en medio del abrasador fuego.

En el año de 1911, don Alberto de la Riva, ayudado por el maestro carpintero Víctor Ortiz, construyó una especie de planeador. Este planeador fue sometido a dictamen de una comisión gubernativa específica, integrada por el Capitán Chiagné y

³ Aeronáutica Civil, Folleto de Breve Historia de la Aviación .

el ingeniero Enrique Invernizzio, que permitió vuelos única y exclusivamente con peso muerto. Don Alberto de la Riva, al ejecutar su primer vuelo en dicho planeador, sufrió un leve accidente, pero el planeador se destrozó.

Los primeros vuelos efectuados en Guatemala, fue en el año de 1912, cuando la Secretaría de Fomento celebra un contrato para una semana de aviación, efectuada del 25 al 31 de marzo, con el señor Alfonso Farren, quien trajo al país dos aviones: un BLERIOT y un DEPERDUSSIN. Estos aparatos fueron piloteados por los aviadores Paul Wyss y F. Durafour.

Al año siguiente el gobierno de Guatemala, contrató al aviador Dante Nannini, quien se ofreció para organizar la primera academia de aviación, la cual queda integrada así: Director Luis E. Ferro; Profesor y Piloto Aviador Murdin Wood, Mecánico Frank Bang y Dante Nannini.

La primera academia de aviación se fundó el 30 de junio de 1914, con dos aviones: BLERIOT y NEWPORT, los cuales estaban desprovistos de aparato alguno, tales como brújula, nivel, etc. Con estos aparatos se inician las clases de aviación, siendo los primeros alumnos: Delfino Sánchez-Latour, José Minondo, Renato González, José Tripaluri y el Barón Ernesto De Merk. Esta Academia de Aviación se instaló al este de la ciudad de Guatemala, en el llamado Campo Marte.

El 11 de septiembre de 1929, durante el gobierno presidido por el General Lázaro Chacón, se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil, como una dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, por medio del Decreto Gubernativo 1,032.

Ese mismo año se inician los vuelos regulares, autorizando a la Compañía Pickwick Airways, Inc para realizar estas operaciones entre Guatemala, México y Estados Unidos. Realizaban tres vuelos semanales, transportando pasajeros y correo. Posteriormente el servicio se extendió a San Salvador, con vuelos diarios.

También en ese mismo año la Compañía Pan American, que en Guatemala operaba como Compañía Mexicana de Aviación, inicia sus vuelos con rutas entre Guatemala y Veracruz y entre Guatemala y Brownsville, Texas.

A medida de que las necesidades aeroportuarias crecieron, dieron paso a la construcción del Aeropuerto La Aurora, cuyas primeras actividades datan del año 1923, desplazando de esta manera al Campo de Marte, que fue la sede de los primeros experimentos que se llevaron a cabo en este país. En ese entonces el Aeropuerto La Aurora estaba construido con una pista de grama, la cual no era suficiente para satisfacer las necesidades de esa época. Sin embargo las necesidades de la Segunda Guerra Mundial, ayudaron al asentamiento de una base aérea en la finca La Aurora y la necesidades de construirla con pavimento para permitir la operación de naves aéreas basadas en el país, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con una longitud de 2000 metros.

En 1959 esta pista se extiende en 500 metros por cada extremo. El primer avión jet comercial que aterriza en la Aurora fue un DC-8 de Panavías en 1959.

El 30 de junio de 1966, se concluyó los trabajos de construcción de la nueva terminal aérea de pasajeros con un área de 77,200 metros², finalizándose los trabajos del edificio en el año de 1968.

En el año de 1948 se promulgó la primera Ley de Aviación Civil de Guatemala, la cual se sustituye por una nueva ley a partir del 7 de diciembre de 1997 y posteriormente con fecha 3 de marzo del año 2001 entra en vigor la Ley actual, contenida en el Decreto 93-2000 del Congreso de la República.

2.1 Pioneros de la Aviación en Guatemala

2.1.1 Dante Nannini

Primer piloto aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, nacido en la ciudad de Guatemala, el 13 de septiembre de 1888, hijo de los señores Aurelio Nannini y Socorro Sandoval de Nannini. Desde muy chico notaron la inclinación por el vuelo, pues conocía las proezas que hicieron los primeros hombres, en sus intentos por surcar el cielo en globos y posteriormente en aviones.

En el año de 1906, partió a los Estados Unidos de América, trabajando para una fábrica de aviones de San Francisco, California, sumergiéndose en el aprendizaje de la aviación. En 1910 se traslada a Nueva York, en donde se inscribe en la Escuela de Aviación de Moisant, y se gradúa como Piloto Aviador, regresando de inmediato a Guatemala. Fue dado de alta en el ejército de Guatemala como piloto aviador, organizando la academia de aviación en el año de 1914, como ya se hizo referencia.

Al iniciarse la primera Guerra Mundial, Nannini se va a luchar al lado de los aliados italianos, como buen patriota, y se alista en la Real Fuerza Aérea Italiana, para combatir en las fuerzas del Rey Víctor Manuel, contra Alemania y Austria, conquistando numerosos triunfos. Desafortunadamente, la muerte lo sorprende de regreso a Guatemala, cuando enfermó de influenza en la ciudad de Nueva York, en donde murió el 11 de enero de 1919. Sus restos fueron repatriados el 14 de febrero del mismo año, donde fue sepultado en el Cementerio General.⁴

⁴ Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca. 1971, Pág. 26.

2.1.2 Jacinto Rodríguez Díaz

Nació el 16 de agosto de 1899, en el departamento de Totonicapán. Hijo de Justo Rodríguez De León y María Díaz Barrios. Hizo sus estudios en la Escuela Militar, actual Escuela Politécnica, obteniendo los despachos de subteniente de Infantería el 10 de junio de 1917 y pasó como ayudante de la Plana Mayor Presidencial del Licenciado Manuel Estrada Cabrera en el 1918.

Por medio de un acuerdo gubernativo del 11 de mayo de 1919, Rodríguez Díaz es enviado en una beca, a estudiar aviación a los Estados Unidos de Norte América, ingresando a la escuela de aviación militar Philadelphia Aero Service Corporation. Se graduó el 12 de mayo de 1920 y le fue otorgado el título del Club Aéreo de los Estados Unidos.

A su regreso a Guatemala, en julio de 1920, su protector el Presidente Estrada Cabrera, había sido derrocado, por lo que no pudo integrarse inmediatamente a la aviación militar. Posteriormente el instructor francés Louis Fromont, le ponía obstáculos para que se incorporara a la aviación. El deseo de poner en práctica los conocimientos adquiridos , lo llevaron a México el 21 de enero de 1922, causando alta en la Segunda Escuadrilla del Escuadrón Bimotor de Bombardeo, como Teniente Piloto Aviador.

Cuando siente el deseo de volver a Guatemala en ese mismo año, se muda a las cercanías de Santo Tomás La Unión, municipio del departamento de Suchitepéquez, en donde su padre le había comprado casa y también le había instalado una farmacia.⁵

⁵ Rodríguez Morales Haydeé. Inicios de la Aviación en Guatemala desde el año 1911 hasta la muerte del Coronel Jacinto Rodríguez Díaz. Tesis Fac. de Historia Universidad del Valle de Guatemala 1985.

2.1.3 Oscar Morales López Penagos

Por disposición también del Gobierno de Guatemala y en calidad de becado, partió a la Escuela de Brooks Field, San Antonio, Texas, Estados Unidos de América, el 11 de febrero de 1927 para continuar estudios de aviación. Luego pasó a la Escuela Táctica de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, Langley Field, Hampton, Virginia, el 31 de agosto de 1927, obteniendo el diploma de Piloto Aviador Militar, el 30 de junio de 1928.

Posteriormente y para adelantar cursos pasó a Fort Crockett, Galveston, Texas, el 31 de julio de 1928, permaneciendo ahí hasta el 3 de mayo de 1929. El 27 de marzo del mismo año, llevó a cabo el primer vuelo internacional en un aparato WACO cubriendo las siguientes rutas: Galveston-Tampico-México-Miahuatlán-Chimaltenango-Guatemala, aterrizando el 20 de abril de ese mismo año. Proeza que le contó para ser declarado As de la aviación guatemalteca. Regresó a Guatemala, como piloto aviador de la Escuela Nacional de Aviación, el 4 de mayo de 1929.

2.1.4 Miguel García Granados

Por medio del acuerdo gubernativo del 12 de mayo de 1920, se le confirió una beca a Miguel García Granados, para efectuar estudios de aviación en los Estados Unidos de América, en la Escuela de Señales de Fort Leavenworth, Kansas, donde obtuvo el título de Piloto Aviador. El 13 de marzo de 1921 pasa a un campo llamado Post Field, donde se graduó de Piloto Aviador de Observación Aérea.

Cuando regresa a Guatemala en diciembre de 1921, efectuó un viaje de buena voluntad Guatemala-La Habana-Washington-México-Guatemala, del 25 de julio de 1929 al 14 de agosto del mismo año, en compañía de Carlos Merlén. Murió en Guatemala, el 10 de marzo de 1968.⁶

⁶ Ibid. Pág. 27.

2.2 Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca

Al hablar de aviación nacional, necesariamente tenemos que hablar del desarrollo y fundación de la Fuerza Aérea Guatemalteca, pues el origen y desarrollo de la misma, está en el seno de ella. La dividiremos en 3 etapas, de las cuales su división marca la evolución, diferencias operadas ininterrumpidamente en el proceso de superación.

1. Aviación Militar 1911-1929;
2. Cuerpo de Aeronáutica Militar 1929-1944;
3. De 1945 a la fecha.⁷

2.2.1 Aviación Militar 1911-1929

En 1911 los compatriotas Don Alberto De La Riva, con ayuda de su carpintero Víctor Ortiz, construyeron un avión llamado EL PLANEADOR. Pero debido a los pocos recursos con que se contaba en aquel momento, no se obtuvo el producto esperado. Tiempo después, renació el entusiasmo y el Gobierno de Guatemala, se interesó por el problema contratando al Piloto Aviador Dante Nannini, guatemalteco de nacimiento e italiano por ascendencia.

Dante Nannini fue el fundador de la Primera Escuela de Aviación en el año de 1914, como ya se mencionó anteriormente. Para ese momento se contaba con dos aeroplanos un FARMAN y un BLERIOT, con los cuales se dio principio a la instrucción, figurando entre los primeros alumnos los señores Delfino Sánchez Latour, José Minondo, Donato González y el señor De La Riva, quienes con mucho entusiasmo se dedicaron a sus prácticas.

⁷ Información proporcionada por la Fuerza Aérea Guatemalteca.

Lamentablemente fallece, en 1919, Dante Nannini, pero a pesar de tan significativa pérdida, los ánimos no decayeron y los norteamericanos Wood, Mierly, Willi y Jersen, continuaron impartiendo instrucción. Cuando recién finalizó la contienda mundial de 1914, y posterior caída del gobierno presidido por el Licenciado Manuel Estrada Cabrera, a raíz del movimiento unionista de 1920, asumió la presidencia Don Carlos Herrera, durante cuya administración fue solicitada a Francia una misión de instructores para el Ejército de Guatemala. Esta arribó a Guatemala el 1º de mayo de 1920.

Con dicha misión, enviaron armamento, y, a la vez también se adquirieron aviones BLERIOT 11y AVRO 504k de construcción inglesa. En aquella época, el Campo de Aviación se encontraba en el Campo Marte, haciendo las veces de Hangar una barraca de madera, situada en el lugar que hoy ocupa la Tribuna del Ejército.

Dentro de esta improvisada instalación se encontraban restos de aviones destruidos, siendo el más aceptable el BLERIOT, el cual tenía el tren de aterrizaje torcido y amarrado con alambres. Se trataba de un monoplano, desprovisto de alerones; el plano era flexible del centro a sus extremos y el piloto gobernaba la incidencia por medio de una cadena que pasaba por la cabina hacia el porte de mando.

Esta misión francesa estaba integrada por varios instructores que como se consigna, venía dispuesta a asesorar a las fuerzas armadas de Guatemala y se distribuía así: Comandante Gastón Contresti, Jefe e Instructor de Artillería; Capitán Camilo Chartier, Instructor de Infantería; Capitán Luis Roche, Instructor de Músicos Militares; Teniente de Aviación Louis Fromont, Instructor de Vuelo; Sub-oficial Ingeniero Aeronáutico Edgar Jeanneau, Instructor de Mecánica y Mantenimiento de Aviación.

Salvador Herrera, hermano del presidente, viajó a Europa, para comprar en Inglaterra dos aviones AVRO-504 con motores franceses RHONE, volviendo del viaje en mayo de 1921, principiando de esta manera las clases de aviación.

Por acuerdo gubernativo, el 29 de junio de 1921, se crea la Escuela de Aviación Nacional, tanto para pilotos, como para mecánicos. La primera promoción de aspirantes a pilotos aviadores militares la integraban seis personas, entre los cuales figuraban el General Miguel Ydígoras Fuentes, el Coronel Oscar Morales López, Edilberto Taracena, Federico Flores Cavaría, Oscar Rodríguez López y Carlos Gálvez.

Debido a las condiciones poco favorables que reunía el Campo Marte como Aeródromo, se dispuso su cambio a los campos de La Aurora, procediéndose en consecuencia a habilitarse para tal objeto.

El 1º de agosto de 1921, se da inicio a la limpieza de los campos de La Aurora, derribando cipreses, eucaliptos y otros árboles. El Ministro de la Guerra, Emilio Escamilla, dio la orden para que del Fuerte de San José, enviaran una sección de tropa, equipada con piochas, machetes y sierras de mano. Estas personas estuvieron bajo la dirección del Ingeniero Edgard Jeanneau y de los tenientes Rodríguez Díaz y Morales López.

Entraba ya el mes de septiembre de 1921 cuando se celebraba el centenario de nuestra independencia nacional, siendo el día 15, se efectuó el traslado de un avión BLERIOT a la Aurora, un AVRO-504 y restos de algunos aviones propiedad de la Fuerza Aérea Norteamericana.

En el otro AVRO-504, se dio inicio a la instrucción de los alumnos, la cual duró muy poco, pues el Ministro de la Guerra Emilio Escamilla, le solicitó al Teniente Fromont, que lo llevara a realizar una inspección a terrenos de su propiedad en el Lago de Amatitlán. Posteriormente le pidió que lo llevara a dar una vuelta sobre el

volcán de Agua y como el vuelo se demoró más tiempo de lo previsto, se quedaron sin combustible, provocando un accidente en donde el avión se rompió totalmente, pero para fortuna sin desgracias personales.

En 1924 se adquieren un COUDRON G-3, un NEWPORT 21 y un MORANE SAULNIER MS-35 "PARASOL".

En aquel entonces, el piloto Fromont compró un avión marca COUDRON G-3 y más tarde lo vendió al Gobierno para instrucción, la misión francesa terminó su contrato en 1923, quedando como jefe otro francés Edmundo Durel, quien posteriormente falleció en compañía de Juan Domergue, en un accidente aéreo que en esta forma dejó a la aviación sin otro aparato, quedando en consecuencia solo un AVRO 504k.

Tiempo después, el Ministerio de Agricultura solicitó un vuelo de inspección en jurisdicción de Chimaltenango; fue preparado el avión y como a las 12:00 horas del día en que se efectuó el vuelo, el cual luego de permanecer aproximadamente 30 minutos en el aire, se supo que se había precipitado a tierra, en terrenos del municipio de Comalapa, Chimaltenango. Los restos del aparato fueron trasladados por medio de un camión, hasta la Ciudad Capital donde se procedió a su inmediata reparación para quedar disponible para vuelo poco tiempo después.

El otro AVRO se accidentó cerca de Pamplona, cuando era tripulado por el Coronel García Granados y un alumno, resultando ambos con heridas y golpes leves.

En esa misma época se tuvo la visita de cinco aviones salvadoreños marca LINCOLN STANDARD, de los cuales solo uno consiguió regresar a su base, en virtud de haber sufrido diversos accidentes los cuatro restantes.

Para 1925, el mecánico Jeanneau con dinero propio partió hacia Francia con el propósito de comprar aviones. Regresó a Guatemala con dos aeroplanos un MORANE SAULNIER y un NEWPORT 21. Con estos aparatos que realizaron varios vuelos de exhibición, tanto en esta capital como en Quetzaltenango. Estos aparatos fueron vendidos tiempo después al Gobierno de la República y continuó volando por algún tiempo el MORANE. El NEWPORT se desarmó. En esa época se le consideró como un avión verdaderamente veloz. Lamentablemente no se volvió a armar otra vez.

Jeanneau, siendo contratado nuevamente por la aviación nacional, efectuó junto al Coronel García Granados, varios viajes al interior de la República en busca de campos de aterrizaje adecuados, habiendo realizado un recorrido de 1500 kilómetros, que incluían los siguientes lugares: Barberena, Jutiapa, Esquipulas, El Progreso, Zacapa, El Rancho, Cobán, Salamá, San Jerónimo y la ciudad Capital.

Una semana más tarde hicieron el viaje nuevamente, pero esta vez en moto, llegando a Chimaltenango, Quetzaltenango, Totonicapán, Huehuetenango, Santa Cruz del Quiché y Retalhuleu. Hablaron con los alcaldes de los respectivos departamentos, para que cuando estuvieran listos los campos, les avisaran para llegar a la inauguración.

Se inauguró primeramente, el de San Jerónimo, en Salamá, el 11 de marzo de 1926. Seguido por el de Zacapa el 7 de abril; Jalapa el 11 de abril; Esquipulas 28 de abril y en mayo de 1926 Huehuetenango y Santa Cruz del Quiché.

Algún tiempo después, siendo Jefe de la Aviación el Coronel García Granados y estando próximo a inaugurarse el Campo San Marcos, dispuso ir a bautizarlo, habiendo volado a bordo del AVRO, el cual se había accidentado en Chimaltenango, y por tal motivo recibió el nombre de SAN MARCOS.

Transcurrido algún tiempo, estuvo listo para ser usado el Campo de Aviación de Chiquimula, por lo que también se dispuso lo necesario para efectuar una visita a esa ciudad. Partieron entonces los Coroneles García Granados y Jacinto Rodríguez Díaz.

El primero tripulaba el SAN MARCOS y el segundo el MORANE. Dado que el vuelo se realizó en invierno, la pista no ofrecía condiciones favorables y en tal virtud al aterrizar el Coronel García Granados, estrelló su aparato, destruyéndose completamente. Inmediatamente después de él, trató de aterrizar Rodríguez Díaz, corriendo igual suerte pues luego de dar varios tumbos quedó destruido a la par del otro.

El Petén, era un departamento al cual nadie había llegado, pero García Granados y Jeanneau, en junio de 1926, a bordo del MORANE, partieron rumbo a Flores Petén, realizando el viaje en dos horas y cuarenta minutos.

En 1926 el gobierno mexicano obsequió al Gobierno de Guatemala un AVRO 504k con motor alemán marca Siemens, bautizado más tarde con el nombre de Benito Juárez, en honor del Prócer de la independencia mexicana y Benemérito de las Américas. Por algún tiempo estuvo realizando varios vuelos en diferentes partes de la república, hasta que terminó sus días en El Quiché, cuando era tripulado por el Coronel Rodríguez Díaz, que lo accidentó en la maniobra de aterrizaje pues con el tren, se llevó unos cables del alumbrado eléctrico.

Hacia el año 1927, hizo escala en Guatemala, en viaje de buena voluntad que se realizaba por los países centroamericanos, el Coronel Charles Lindberg en el avión RYAN, que utilizara para la travesía del Atlántico. En ese año hicieron escala también los aviadores franceses Costes y Le Briz, tripulando otro Breguet, con el cual hicieron la travesía desde España a la América del Sur.

Aprovechando el entusiasmo existente en el pueblo por la aviación en ese tiempo, se realizó una semana Pro- Aviación nacional, del 19 al 27 de noviembre de 1927, con el objeto de recaudar fondos destinados a la compra de aviones, lo cual fue todo un éxito, pues en aquel entonces lograron recaudar Q54,000. Con el dinero reunido salieron rumbo a San Francisco California, Estados Unidos de América, a la compra de aeronaves, los coroneles García Granados y Rodríguez Díaz, habiendo traído a su regreso aparatos RYAN ST-A de cinco pasajeros cada uno; los cuales llegaron a Guatemala vía marítima. Dichos aparatos los compraron a Mahoney Aircraft Company con motores Wright de 220 caballos de fuerza y un costo aproximado de Q15,000.00 cada uno, los cuales a su regreso fueron bautizados con los nombres de CENTROAMÉRICA, GUATEMALA Y TECÚN UMÁN.

Durante la ausencia del Coronel García Granados, se hizo cargo de la Jefatura de la Aviación interinamente el Capitán Ricardo Rodas, quien consultó con el cuerpo de mecánicos sobre la posibilidad de reparar el MORANE destruido en Chiquimula, acordándose, dadas las posibilidades de éxito, proceder de inmediato a las labores de restauración del mencionado aparato. Faltando cinco días para el regreso de García Rodríguez y Rodríguez Díaz, se hizo la prueba de rigor yendo como pasajero el Mayor de Aviación David Rodríguez Moran, obteniéndose un resultado alta y sorprendentemente satisfactorio. Este avión fue bautizado con el nombre de la CUCARACHA. Las personas que tomaron parte en la reparación y re acondicionamiento de dicho aparato fueron Don Manuel Ovando, Luis Enríquez y David Rodríguez Morán, todos ya desaparecidos.

Un dato curioso, la famosa CUCARACHA también terminó sus días en El Quiché, constituido en aquel entonces en tumba de aviones, tripulado por Jacinto Rodríguez Díaz y Carlos Merlen.

El 28 de diciembre de 1927, el piloto aviador norteamericano Charles A. Lindbergh, anunció desde México su salida para Guatemala, teniendo estimado arribar, si las condiciones climáticas lo permitían, a la una de la tarde

aproximadamente. En Guatemala su llegada sería anunciada con sirenas de los ferrocarriles y de diversos talleres.

Charles Lindbergh viajó sin copia de ruta alguna que lo guiara, pues no fueron solicitadas a las autoridades de Guatemala en México. Ese mismo día, cientos de personas esperaban la ansiada llegada de él. El General Lázaro Chacón junto con su gabinete y su estado mayor, llegó a las doce menos cuarto del día.

El famoso aviador del Espíritu de San Luis, arribó a Guatemala a la una de la tarde con treinta y nueve minutos, su llegada fue muy especial, pues la aviación nacional principiaba a formarse en ese entonces.

En 1928, corriendo el mes de abril, la compañía PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS principió a operar en Guatemala, utilizando dos trimotores marca FORD que estacionaba frente al Hangar No. 1 de la Fuerza Aérea Guatemalteca, por carecer de local adecuado. En este mismo año el avión CENTROAMÉRICA, efectuó un vuelo por las restantes repúblicas del Istmo, habiendo regresado en vuelo sin escalas por el Coronel Rodríguez Díaz y Carlos Merlen.

En 1929 se suprime la Escuela Nacional de Aviación y se crea el cuerpo de Aviación Militar de Guatemala, durante ese mismo año se había establecido una línea de aviones RYAN de 6 pasajeros cada uno, con los que se efectuaban vuelos al interior de la República en forma regular. Dentro de las cosas importantes acaecidas ese mismo año, cabe mencionar la llegada del Teniente Coronel Oscar Morales López en el avión RYAN, WACO TAPERING modelo T-10 bautizado EL QUETZAL procedente de Galveston, Texas.

2.2.2 Cuerpo de Aeronáutica Militar 1929-1944

En el año 1929, la Compañía de Aviación PICKWICK estableció una línea con aviones RYAN de seis pasajeros, haciendo varios vuelos dentro del país. Ese

mismo año el Coronel García Granados, tripulando el avión GUATEMALA, efectuó un vuelo a Washington con escala en la Habana, Cuba, yendo acompañado del mecánico Carlos Merlen. El propósito era traer otro avión destinado al Coronel Morales López.

Algún tiempo después se llevó a cabo la rifa de un automóvil PONTIAC, y con el dinero que se logró recaudar en la rifa, partió Morales López hacia los Estados Unidos, con el propósito de comprar un aeroplano. Días después regresó a bordo del avión denominado EL QUETZAL, procedente de Galveston, Texas teniendo un viaje muy problemático.

Con el objetivo de incrementar el número de aviones, fueron comprados a Francia cuatro aeroplanos marca POTEZ y dos MORANE. De los primeros realmente llegaron sólo dos pues los otros se dañaron al romperse las cajas que los contenían. Al año siguiente la compañía vendedora, les reemplazó los dos aparatos destruidos.

El 28 de septiembre el RYAN CENTROAMÉRICA, se accidentó en el callejón de dolores (hoy 9ª. Calle "A") destrozándose completamente y pereciendo el Piloto Jacinto Rodríguez Díaz, juntamente con dos pasajeros que le acompañaban.

El 8 de diciembre de ese año, se lamentó otro accidente, Carlos Merlen piloteando el WACO EL QUETZAL, durante la maniobra de decolaje capoteó su aparato.

El 27 de agosto de ese mismo año, fue la inauguración del Campo de Aviación de Mazatenango, motivo por el cual partieron hacia aquel lugar un POTEZ y un RYAN, en compañía de una avioneta BARLING. Al día siguiente de la inauguración se estrelló esta avioneta, siendo tripulada por el Teniente Mauricio Téllez.

Seguidamente llegaron a Guatemala, los tres primeros aviones marca FLETE, destinados a la Compañía Nacional de Aviación, habiéndose destrozado uno de ellos a los dos meses de haber llegado. El hecho ocurrió cerca de la Aduana Central yendo como piloto el Capitán Ellen. Con el seguro del incendio del Hipódromo del Sur, fueron comprados dos aviones WACO; destruyéndose uno de ellos en Chiquimula, piloteado por García Granados, quien en tal ocasión iba acompañado del Coronel Arturo Letona Batres, ambos resultaron ilesos.

El otro WACO resultó destruido en El Quiché, cuando efectuaron un vuelo los Coroneles Morales López y Altolaquirre.

El 16 de diciembre de 1933 cayó el RYAN EL QUETZAL, en los barrancos del laberinto, donde posteriormente se asentó la Base Militar “La Aurora”, en donde falleció el Piloto Juan B. Laylle, así como el Mecánico Andrés Valdenaire, con la consiguiente destrucción del avión.

En 1934 se compraron cuatro aviones marca WACO YMF-7 y un SPARTAN NS-15. El avión SPARTAN fue reacondicionado en los talleres del Cuerpo, junto con los tres POTEZ, un MORANE, EL QUETZAL y otro WACO que al ser habilitado le correspondió el número 20.

En la misma época se llevó a cabo una nueva organización dentro del personal de los talleres, creando secciones para el mantenimiento de los aviones. Con la llegada del Instructor francés Henry Massot, se fundó formalmente la Escuela de Aviación Militar, adscrita a la cual inició también sus labores, la Escuela de Mecánicos, siendo primer Director de ambas el mencionado Coronel Massot.

En 1935 se compraron cinco aviones franceses marca COUDRON para entrenamiento y el 30 de junio del año siguiente, 1936 se destruyó el primero, piloteado por el Teniente Nicolás De León, quien se accidentó en el Campo de Marte en las celebraciones del Día del Ejército. Fue en este mismo año que se inauguró el

edificio que ocupó la Aduana y Capitanía del Aeropuerto La Aurora, (actual sede del Cuartel General de la Fuerza Aérea Guatemalteca).

Llega 1936 y felizmente se inaugura el edificio del Aeropuerto “La Aurora”, instalaciones que en la actualidad constituyen el edificio principal y Cuartel General de la Fuerza Aérea de Guatemala, constituyendo un aeropuerto moderno para la época por las facilidades con que contaba.

A partir de ese año se modificó el nombre del Comando llamándosele Cuerpo de Aeronáutica Militar, también se compró un hangar, construido completamente de metal al que se le asignó el número 3 siguiendo la nomenclatura iniciada con los primeros dos; en aquella época llegaron procedentes de Albrook Field, Zona del Canal, Panamá, 60 aviones propiedad del Ejército de los Estados Unidos de América, los cuales iban hacia aquel país.

En julio de 1938 se compran 12 aviones RYAN ST-A/PT-20 para entrenamiento de los pilotos aviadores, realizándose el montaje de los mismos en los talleres del cuerpo, al año siguiente.

El 5 de febrero de 1939, marcharon con rumbo a las hermanas repúblicas de Centroamérica y Panamá en un vuelo de Buena Voluntad con 5 aviones RYAN y 5 WACOS, tripulados por Coroneles H. Massot, R. Rodas y TM. Letona; Capitán R. Díaz Durán, Mayor A. Letona, Tte. A. Altolaquirre, G. Yurrita N., M.A. Ponciano, S. Rizon y E. Larrieu; como mecánicos: Capitán L. Girón C., Sargentos F. Mc Donald, Luna, Cabos R. Mendoza y F. Custodio. Llegaron a Albrook y retornaron días más tarde sin novedad.

El Capitán Ricardo Díaz Durán a bordo del RYAN No. 32 cayó en las cercanías del Campo de Aviación Huehuetenango el 3 de mayo de 1939, destruyéndose la nave y falleciendo el piloto dos horas después del accidente. En el

mes de agosto del año siguiente de 1940 se desarmaron el último MORANE, tres POTEZ y el WACO EL QUETZAL.

Con la llegada de 1942 se finalizan los trabajos de nivelación, ampliación y construcción de la pista asfáltica del Aeropuerto “La Aurora”, casi simultáneamente entra a funcionar la Escuela Militar de Aviación en el Aeródromo “Los Cipresales”, en la zona 6 de la ciudad, siendo su primer Director el Coronel P.A. Marco Asturias Sobral.

Posteriormente le sucedieron como Directores después el Coronel P.A. Arturo Altolaquirre Ubico, el Coronel Horacio Peláez Vela, Coronel P.A. Gerardin Mazariegos, Coronel P.A. Julio Ernesto Gálvez Rosales, Coronel P.A. José Luis Lemus Ramis y el Coronel Adolfo Búcaro Moreira, quién fue el último de los Directores de la Escuela Militar de Aviación, que lamentablemente se cerró.

En marzo de 1943, partieron rumbo a los Estados Unidos de América, los Coroneles Jorge Ruiz, Rodolfo Mendoza, Ricardo Rodas, Arturo Letona, Arturo Altolaquirre Ubico, y como mecánico el sargento Félix Mc Donald, con el propósito de comprar tres aviones VULTEE y dos STEARMAN. Estos llegaron volando en abril y por esa misma época los Estados Unidos vendió a Guatemala siete Cazas BOEING P26 a un precio simbólico.

En el mes de junio salieron con el mismo destino, con el objetivo de comprar varios aviones de entrenamiento AT-6 los pilotos: Arturo Altolaquirre, Rodolfo Mendoza y Ricardo Rodas. Cumplido su cometido retornaron a la patria el 24 de dicho mes. Por ese tiempo llegaron a Guatemala piloteados por aviadores guatemaltecos, destinados a la Escuela de Aviación Militar, once aviones PT-19 Fairchild para instrucción.

En este año de 1944, partió con rumbo a la Zona del Canal de Panamá a bordo de un AT-6, el Coronel Oscar Morales López, acompañado del Mecánico Sargento Ricardo Mendoza Azurdia, regresando sin ninguna novedad.

Con la llegada de, la II Guerra Mundial, los Estados Unidos de América pidió la colaboración de los países del istmo centroamericano y como consecuencia se construyeron a lo largo del litoral pacífico una serie de instalaciones militares, incluyendo la Base Militar de San José que incluía una pista de aterrizaje asfaltada.

De esta forma llega 1944, cuyos acontecimientos políticos sacudieron la sociedad guatemalteca, y luego del triunfo del movimiento del 20 de octubre, el ejército es totalmente reorganizado, hasta que, con base al Decreto No. 59 del 5 de mayo de 1945 se reforma el reglamento interno del Cuerpo de Aeronáutica Militar para posteriormente adoptar su nombre actual de Fuerza Aérea de Guatemala, acorde con su misión y proyecciones interiores. Poco antes de este acontecimiento llega como instructor de vuelo el Piloto Aviador americano Charles Montgomery Jr. a principios del año 1944.

Para el mes de agosto del año 1945 se funda el Aeroclub de Guatemala. Este acontecimiento fue tan importante como trascendental, marcando una época significativa en el incremento de las actividades aeronáuticas de la incipiente aviación civil guatemalteca y con ello también tomó verdadero auge su aplicación en todas aquellas ramas identificadas con el progreso de la patria, compenetrándose en los campos afines al deporte, la agricultura y el comercio, etc.

Es digno de mencionarse en consecuencia, la encomiable labor desplegada desde entonces en el progreso efectivo de Guatemala, por la Aviación Nacional.

2.2.3 Fuerza Aérea Guatemalteca 1945- 1979

En 1945 el Gobierno de la República contrató una misión militar norteamericana, con el objeto de dar a la Fuerza Aérea una organización acorde con los métodos y sistemas modernos que la evolución de la aviación involucra.

Los primeros oficiales que constituyeron dicha misión fueron el Teniente Coronel de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos Juan Francisco Puerta y el Mayor S. Else, auxiliados por cuatro especialistas mecánicos de su patria, los cuales fueron verdaderos pioneros del asesoramiento técnico de la Fuerza Aérea Guatemalteca, cooperando con igual entusiasmo con los señores jefes y oficiales de este comando y de la extinta Escuela de Aviación Militar para la formación de nuevos cuadros de los escuadrones de vuelo, que inmediatamente principiaron a funcionar, siendo entre otros: el de Caza, el de Observación, el de Bombardeo y el de Transporte.

Estas misiones al cumplir sus contratos fueron relevadas por nuevos elementos que continuaron el entrenamiento tanto teórico como de vuelo y así fue como en los años venideros vino el Teniente Coronel Stephen Mc Elroy y el Capitán Arthur B. Kennedy y Mayor Ferdinand F. Schupp, todos de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América. Posteriormente fueron relevados por el Coronel Richard C. Hutchinson y Capitán Alvan C. Sherrill Jr., continuando así sucesivamente el reemplazo de estos asesores a medida que fueron terminando sus contratos con la República.

Durante el año 1946 se adquieren 3 aviones Douglas C-47, 1 avión Grumman Goose JRF-5B anfibia que posteriormente se canjeó por un helicóptero Hiller 360, y para entrenamiento se compraron aviones Beechcraft AT-11 "Kansan", AT-6C "Texan" y Cessna UC-78 "Bobcat". Por aquella época se efectuaron varios vuelos internacionales de buena voluntad incluyendo la famosa hazaña de llevar las alas de la Fuerza Aérea a través del Paso del Aconcagua, en los Andes, entre Argentina y Chile, en uno de los recién adquiridos aviones C-47, este vuelo sin precedentes

mereció los más cálidos elogios de propios y extraños y definitivamente fue coronado por el éxito.

En el año de 1947 asumió el cargo de Comandante de la Fuerza Aérea el entonces Mayor P.A. Francisco Cosenza Gálvez, quien luego de servir dicho cargo por espacio de dos años, entregó en 1949 la Comandancia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, al Coronel P.A. Luis Antonio Girón Cartagena. Nuevas e importantes compras de aeronaves se efectuaron; entre ellas, la compra de tres C-47, un Grumman anfibio, mismo que posteriormente fue cambiado por un helicóptero.

Así también se compraron Cessnas 170, T-6 y T-11. Realizándose numerosos viajes de transporte a distintas naciones americanas, todos coronados con el más rotundo éxito. En ese entonces un C-47 atravesó la Cordillera de los Andes, por primera vez, en el paso del Aconcagua, entre las repúblicas de Argentina y Chile. Este vuelo indiscutiblemente mereció los más cálidos elogios de propios y extraños.

En octubre de 1951 resulta luctuoso, en una carrera tan arriesgada como la aviación, los accidentes son muchas veces inevitables, y aquí hubo de lamentarse una de las tragedias aéreas más grandes ocurrida s en ese entonces, un avión C-47 se estrella en Petén, 27 personas perdieron la vida, eran ellos en su mayoría distinguidos artistas y algunos elementos militares, que participaban en el programa de proyección denominado “La Hora Cultural del Ejército”.

Julio de 1954 ve llegar 3 aviones Mustang F-51D, prototipo considerado como el mejor avión caza de la II Guerra Mundial, cuatro más llegan en octubre de ese año y otros siete llegan en abril de 1956 desde San Antonio, Texas, EE.UU. En abril de 1958 llegan otros 3 F-51D procedentes de Sacramento, California, EE.UU. y en marzo de 1962 llegan los últimos 3 Mustang.

Con el resto de instituciones estatales y autónomas, ha existido felizmente una estrecha colaboración por lo que se han efectuado más de un centenar de viajes al extranjero; unos de índole puramente militar y otros de carácter cultural transportando estudiantes, artistas, maestros, deportistas profesionales, etc. Es decir, contribuyendo a la difusión de la cultura y el deporte dentro y fuera de la República.

En los años que han seguido a esta época, la Fuerza Aérea Guatemalteca, ha adquirido diversos tipos de unidades, destinadas a cumplir con las diferentes misiones que le están encomendadas de acuerdo con las Leyes de la República. En orden cronológico se puede citar lo siguiente:

Para el Escuadrón de Caza e Intercepción fueron adquiridos tres aviones MUSTANG F-51D que arribaron a Guatemala en el mes de agosto de 1954; cuatro más de este tipo que vinieron en el mes de octubre del mismo año; en el mes de abril de 1956, llegaron a San Antonio, Texas, Estados Unidos de América, siete aeroplanos del mismo tipo que los anteriores.

En el año de 1958 llegaron a Guatemala, procedentes de Sacramento, California, Estados Unidos de América, tres aviones más tipo F-51. No obstante esto, se reforzaron los Escuadrones Tácticos con la llegada de ocho Caza-Bombarderos B-26 en agosto de 1960.

Con la eficiencia demostrada por los F-51 en nuestro país, fueron adquiridos tres aviones más de este tipo, que llegaron a Guatemala, en el mes de marzo de 1962. Tiempo después, en el mes de agosto del mismo año, bajo el programa de Ayuda Militar, llegó el primer avión suministrado por el Gobierno de los Estados Unidos, que fue un C-47.

En agosto de 1960 se adquieren 8 caza-bombarderos “Invader” A-26 B/C para refuerzo de los Escuadrones Tácticos; en 1962 como ya mencionamos llegan 3 F-51 y en agosto de ese año a través del MAP llega un C-47.

En 1963, la Fuerza Aérea Guatemalteca hace su ingreso a la era de la Propulsión Jet cuando bajo los auspicios del Programa de Asistencia Militar (MAP por sus siglas en inglés), en enero, llegan a Guatemala 4 aviones T-33A Bajo este programa llegaron en mayo de ese año 2 aviones C-47 y otros dos en diciembre.

El gobierno decide aumentar y apoyar el escuadrón de transporte y adquiere un C-54 cuadrimotor en noviembre de 1964; para diciembre del mismo año llegan otros dos aviones T-33 comprados por el gobierno de Guatemala y el MAP proporcionó otros dos en junio de 1965. En esa fecha también el MAP trajo dos helicópteros SIKORSKY H-19 para que pudieran ser empleados en misiones de rescate o de observación y completó 4 unidades al traer, en septiembre de 1966, otros 2 helicópteros H-19.

Los beneficios del Programa de Asistencia Militar no paran allí, en julio de 1967 llegó un avión C-47 y en Noviembre de ese año 3 helicópteros UH-1H Huey. El gobierno de Guatemala ha comprado otras aeronaves CESSNAS 172,182 y otras, avionetas PIPER de diferentes modelos, 1 avión DC-6B de cuatro motores y capacidad de transporte pesado en 1973, 11 aviones ARAVA 201 de características STOL muy apreciadas en nuestro territorio por su topografía, los cuales hicieron su aparición entre los años 1976 y 1977, a la par de helicópteros franceses LAMA SA-315 y ALLOUTLE III SA-319 robustos y fuertes caballos de carga, en los mismos años.

Hay que hacer notar que el Gobierno de Guatemala, ha comprado desde hace algunos años hasta la presente fecha, unidades de transporte consistentes en Aviones CESSNA de diferentes modelos, así como varios tipos de Avionetas PIPER de modelos diferentes. Un DC-6B, aviones ARAVA 201, A-37B, PC-7, etc. Las

naves aéreas de la Fuerza Aérea Guatemalteca han sido y son emisarias del empuje y entusiasmo de todos sus miembros.

Entre 1971 y 1975 llegaron también los poderosos aviones CESSNA A-37B DRAGONFLY, considerado como un avión muy efectivo. Se adquirieron también aviones PILATUS PC-7 para entrenamiento entre 1979 y 1980. Helicópteros BELL JET RANGER en 1980 a 1982, BELL LONG RANGER en 1981, y se han adquirido varios helicópteros BELL 212 y 412 entre 1980 y 1992.

En 1982 se agregaron los aviones FOKKER FRIENDSHIP F-27 para transporte de pasajeros y carga. Así mismo algunos aviones BEECHCRAFT SUPER KING AIR 300 y 200 (transporte ejecutivo) forman parte de este inventario, junto a helicópteros SIKORSKY S-76A.

Una a una estas aeronaves han ido reemplazando los viejos aviones de mitad de siglo, sin embargo, merece especial atención al hecho que al siempre noble avión de transporte DOUGLAS DC-3/C-47 le ha tocado vivir un momento muy especial porque atendiendo a la importancia que como aerotransporte tiene y tras largos años en tierra, se han enviado algunos de ellos para su repotenciación y re acondicionamiento en la Compañía Basler Turbo Conversions Inc. en Oshkosh, Wisconsin, EE.UU. en donde se les ha dado nueva vida y fuerza a través de la instalación de nuevos motores Turbo-Prop sustituyendo a los viejos motores recíprocos, para que ahora, como antes, puedan ser verdaderos pilares en que se apoyen las misiones de transporte mediano de personal o carga al interior o exterior de la República.

Al adquirirse las nuevas aeronaves, se hizo necesario incrementar la instrucción en el cuerpo de pilotos; ello se logró en forma óptima, sistemática y progresiva, pudiendo constatar que en la actualidad no hay piloto que no posea la habilidad y experiencia necesaria para la tripulación de aeronaves multimotores.

Hay que resaltar que la Empresa Guatemalteca de Aviación AVIATECA, contribuyó notablemente a la superación de la capacidad en los pilotos guatemaltecos, al dar cabida a todos aquellos pilotos que prestaban sus servicios como Copilotos en Instrucción. Esta experiencia resultó beneficiosa para el futuro de muchos Capitanes de Nave. AVIATECA estuvo estructurada con elementos que en el pasado conformaron los cuadros de pilotos de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

En 1978 se reorganiza la Escuela Militar de Aviación (EMA), para Pilotos Aviadores Militares. y, con el afán de tener una mejor cobertura y proporcionar de mejor forma el apoyo aéreo, para cumplir con la misión encomendada, a nivel nacional, en 1981 se crea la Base Aérea del Norte “Tte. Cnel. Av. P.A. DEMA. Danilo Eugenio Henry Sánchez” en Santa Elena, Petén, y en 1989 se crea la Base Aérea del Sur “Cnel. Av. P.A. DEMA. Mario Enrique Vázquez Maldonado”, en la cabecera departamental de Retalhuleu, trasladándose hacia allá la Escuela Militar de Aviación quedando adscrita a esa Base.

Otros dos hechos importantes son la creación de la Reserva Aérea como un Comando Especial en 1982 y la Escuela Técnica Militar de Aviación en 1983.

El personal mecánico de la Fuerza Aérea, también ha sido enviado a la Zona del Canal de Panamá desde 1944 hasta finales de los 80’s, para especializarse en diferentes ramas de la aviación. Con el mismo propósito han marchado también a Estados Unidos de América, retornando siempre con muchas enseñanzas que han sido satisfactoriamente aprovechadas en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Los señores Jefes y Oficiales Pilotos Aviadores han asistido y continúan ahora especializándose en Pilotaje, Fotografía Aérea, Estado Mayor Aéreo, Táctica Aérea, Administración, Instructores de Vuelo por Instrumentos, etc.

Puede decirse que a la fecha, todos los miembros de la Fuerza Aérea Guatemalteca, han satisfecho cursos que los capacita para poder desempeñar mejor las múltiples misiones que el arte de la aviación necesita.

CAPÍTULO 3

BENEFICIOS Y OBSTÁCULOS DE LA AVIACIÓN EN GUATEMALA

3.1 Beneficios de la Aviación en Guatemala

Históricamente la Fuerza Aérea Guatemalteca ha desempeñado en el contexto nacional dos roles protagónicos, el primero de ellos eminentemente militar tal y como se define en su misión, y el segundo ha sido de carácter social en apoyo a la población en situaciones de calamidad pública, apoyo a la producción, apoyo a las instituciones de gobierno que redundan en apoyo a la población, etc.⁸

Las actividades que ha desarrollado la Fuerza Aérea Guatemalteca, van desde transporte de personal militar, carga y ayuda a la población civil, hasta misiones de apoyo a las unidades de tierra empeñadas en la lucha contrainsurgencia. Esto incluye transporte de víveres, pertrechos, medicinas, rescate y evacuación médica, involucrándose también en la guerra internacional contra el narcotráfico.

Quizás por el desconocimiento de tan múltiples actividades, no se ha podido evaluar en su justa dimensión la labor de acción cívica que promueve, como parte del programa general que desde hace muchos años viene impulsando exitosamente el Ejército Nacional.

La Fuerza Aérea Guatemalteca ha desempeñado un papel primordial dentro del desarrollo de la agricultura guatemalteca, interesada también en la incorporación de importantes regiones agrícolas al patrimonio de la nación.

Esta labor ha sido silenciosa, pues la Fuerza Aérea, sin desatender ni un solo instante su misión primordial, como arma propiamente dicha, extiende sus alas en

⁸ Información proporcionada por la Fuerza Aérea Guatemalteca.

estrecha cooperación hacia los estratos modestos más significativos de nuestra nacionalidad, coadyuvando al fomento de una economía cuya base se sustenta en la fertilidad de nuestro suelo.

Hacer una descripción detallada de todas y cada una de las situaciones en que la Fuerza Aérea ha participado prestando su ayuda, sería muy extenso y cansado para el lector, así que sirva de ejemplificación la siguiente síntesis de los casos más importantes:

- ☞ Cuando las fuertes inundaciones azotaron el país en 1949, la Fuerza Aérea como parte integrante de las Fuerzas Armadas, prestó su decidido concurso al gobierno de la República, trasladando medicinas, víveres, delegaciones médicas, practicantes, enfermeras, doctores y todo lo necesario para el auxilio de innumerables víctimas, habiéndose transportado entre tales elementos, casi un total de medio millón de libras a todos los ámbitos de la República.
- ☞ En situaciones de emergencia también se ha visto el papel desempeñado tanto dentro como fuera del país, tal el caso de la ayuda prestada para el terremoto de Nicaragua en 1974, en los terremotos y huracanes en México, el huracán en Jamaica, el huracán “Fifi” en Honduras, la operación “Francelia” por el nombre del huracán que azotó nuestro país en el año 1969, para mencionar algunas, en las cuales se cumplió con el abastecimiento y evacuaciones que fueron necesarias.
- ☞ La Fuerza Aérea Guatemalteca, desde la madrugada trágica del 4 de febrero de 1976, empeñó todos sus recursos en las labores de auxilio a los damnificados, volando a todos los rincones de la Patria, llevando auxilio a todos los hermanos guatemaltecos sin distinción de ninguna clase. Volando en aquella oportunidad miles de horas en un mes, en diferentes tipos de aeronaves.

Dentro de esta incesante actividad se llegó a una cifra record de más de doce mil horas de vuelo en un año, cifra sin precedentes pues en situaciones normales apenas si se llegaba a las cuatro mil horas anuales.

La interrogante es: Si la Fuerza Aérea no hubiera volcado toda esa ayuda en beneficio de todos los connacionales que habitan en los lugares más recónditos e incomunicados de Guatemala, ¿qué otra institución lo hubiese hecho?. Se estima que las perdidas humanas y materiales hubieran registrado porcentajes mas elevados.

☞ Otra misión queda sintetizada en estos términos: “El empleo de la aviación en apoyo de objetivos nacionales en tiempos de paz y durante períodos de emergencia o calamidad públicas, para coadyuvar al bienestar y salud de nuestra economía”.

La participación en el desarrollo del país por parte de la Fuerza Aérea Guatemalteca, ha dado su aporte en los aspectos relacionados en la superación de la agricultura, ya que la participación ha sido directa y decidida.

Los departamentos de la República, cuentan con una vía de comunicación que les ha permitido la transportación de sus productos a los distintos mercados tanto nacionales como internacionales.

La ayuda de la Fuerza Aérea se extiende hacia la acción cívica, ya que a través de los aviones, se presta toda clase de cooperación en las distintas regiones tales como el traslado de personas enfermas, medicina, personal médico y paramédico, traslado de productos a las personas de áreas afectadas, etc.

Para hablar de la cooperación en la economía y desarrollo de la población, se puede citar la ejecución de un plan para integrar la Zona Reina a la economía nacional. Una de las áreas más aisladas de nuestro territorio ha sido objeto de

singular interés para su desarrollo, al hablar de Zona Reina se refieren al área Ixcán, Valle de Candelaria, y otros. En 1,973 se estableció Pueblo Nuevo y posteriormente Cuarto Pueblo.

Esta breve descripción da una idea de la magnitud y localización del área en que se ha operado. La ayuda a todas las zonas se realizó en diferentes tipos de aeronaves, tales como: helicópteros UH-1H, LAMA y avionetas CESSNA 170, 182 y 206, y con mayor aplicación los vuelos de aviones IAI-201 ARAVÁ y DOUGLAS C-47, que dicho sea de paso en operaciones se accidentaron seis de estos, con el consiguiente desgaste del resto de aviones empleados en la operación.

- ☞ La Operación “Ixcán” fue autorizada y programada a nivel gobierno con la finalidad de establecer un puente aéreo con esa apartada región, carente de infraestructuras de desarrollo adecuada. La Operación “Ixcán” se efectuó de octubre de 1,975 a mayo de 1981, utilizando alrededor de 10,000 horas de vuelo sin costo alguno para los cooperativistas que recibían este servicio. De esta operación resultaron destruidos totalmente dos aviones Aravá.

En la ayuda a las cooperativas del área Ixcán se transportaron aproximadamente 184,480 pasajeros, 9,867,661 libras de carga como víveres, materiales de construcción, herramientas rudimentarias para la agricultura, etc., volándose un promedio anual de 1,600 horas solo en este esfuerzo. No sólo esta ayuda cabe señalar, puesto que en aeronaves de la Fuerza Aérea se han transportado contingentes de personal para la realización de jornadas médicas, o médico-militares, instauración de puestos de salud, transporte de personal para efectuar estudios patológicos de la región, etc.

La proyección de la Fuerza Aérea en sus aeronaves ha sido tan extensa que detallarla pormenorizadamente resultaría hasta difícil, pero allí está la obra realizada,

connacionales urgidos de atención médica han encontrado y encuentran en las aeronaves de la Fuerza Aérea, el único medio de salvación de sus dolencias, al trasladárseles a un lugar seguro para su curación.

- ☞ Desde la fundación de la Base Aérea del Norte “Tte. Cnel. Danilo Eugenio Henry Sánchez”, Santa Elena, Petén, se transporta a los enfermos y pacientes del hospital de San Benito, cuando no se tiene la capacidad de tratamiento, a diferentes centros hospitalarios y de salud de la capital para su curación, retornándolos después a su lugar de procedencia. También se transporta carga a los centros de salud y hospitales regionales de Petén.
- ☞ Otro ejemplo fue el 23 de octubre de 1998 se empezó a manifestar un sistema de baja presión en el Océano Atlántico. Sobre las costas de Colombia, Panamá y Nicaragua el cual se fortaleció y adquirió la categoría de tormenta tropical al que le correspondió el nombre de “Mitch” este fenómeno se fortaleció de tal manera y adquirió la categoría de huracán, causando destrucción en el istmo centroamericano, especialmente en los países de Honduras, Nicaragua y Guatemala. Siendo estos últimos los mas afectados aunque a su paso por Guatemala se redujo la presión tropical, alcanzó niveles de precipitación demasiado altas en un corto periodo de tiempo.

Las condiciones generales por la tormenta tropical MITCH en Guatemala fueron mas evidentes en el norte del país, especialmente en los departamentos de Izabal, Alta Verapaz , y la región de nor –oriental donde causó los mayores daños.

El 31 de octubre de 1998 entra a suelo guatemalteco la tormenta tropical MITCH afectando los departamentos de Izabal, Zacapa, Chiquimula, Alta Verapaz , Cobán, Petén, Santa Rosa, Guatemala y Escuintla. En los

cuales se produjeron severas inundaciones afectando las áreas de producción y ganaderas, además de crear daños a los puentes sobre las redes viales, que conducen a estos departamentos, quedando algunas poblaciones totalmente incomunicadas.

Las áreas mayormente dañadas fueron Puerto Barrios donde se produjeron severas inundaciones afectando a sus habitantes y las áreas productivas de la región, asimismo se produjeron serios daños a la red vial y puentes sobre la CA-9.

Debido a que cientos de familias quedaron incomunicadas por las inundaciones, la Fuerza Aérea Guatemalteca, movilizó siete helicópteros al área de Puerto Barrios con la misión de evacuar las personas que estaban aisladas a los distintos albergues que se crearon para su ubicación, así también se trasladaron medicinas y abastecimientos para las personas afectadas.

Durante la misión se produjeron misiones de búsqueda y rescate abastecimientos y reconocimientos. En las fechas comprendidas del 01 al 06 de noviembre de 1998 se efectuaron operaciones de búsqueda y rescate apoyadas por el escuadrón de helicópteros de la fuerza aérea guatemalteca y por tripulaciones mexicanas, donde se rescataron a 5,000 personas que se encontraban en los techos de sus casas.

Durante la operación los helicópteros y aviones de la fuerza aérea guatemalteca volaron un total de 440.55 horas de vuelo las que se llevaron a cabo bajo condiciones atmosféricas marginales y de alto riesgo, transportando 482,700 libras de carga, excediendo en sus horas de vuelo y tuvieron algunas discrepancias, sin embargo continuaron volando para poder evacuar a las personas aisladas y así pérdida de vidas humanas.

3.2 Obstáculos de la Aviación en Guatemala

3.2.1 Suspensión de la ayuda de los Estados Unidos de América

Tener que prescindir de la ayuda de los EE.UU. fue un duro golpe, especialmente para la Fuerza Aérea Guatemalteca, la cual estaba casi totalmente apertrechada con aeronaves de manufactura estadounidense mediante los programas de ayuda militar. En 1971, se había modernizado la FAG con la llegada de ocho cazabombarderos CESSNA A-37B bajo el programa de ayuda militar de los EE.UU.

Guatemala fue el primer país en América Central que recibió este avión extremadamente apto para la contrainsurgencia. En 1974 y 1975 se recibieron otros siete A-37, lo que permitió que la FAG pudiera establecer una escuadrilla de caza-bombarderos de efectivo completo, además de poder retirar los P-51 y quitar del servicio a los T-33. Cuando EE.UU. suspendió su ayuda, Guatemala tenía una pequeña fuerza aérea bastante capacitada, con aproximadamente 650 oficiales, suboficiales y aviadores, siendo su escuadrilla de combate principal la unidad A-37.

En conjunto, la FAG constituía 5 escuadrillas de vuelo (los caza-bombarderos, una escuadrilla de reconocimiento con aeronaves ligeras de observación, dos escuadrillas de transporte y una escuadrilla de helicópteros) que operaban en cuatro bases principales: La Aurora (en la Ciudad de Guatemala, el comando de la FAG), San José, en la costa, Santa Elena y Puerto Barrios. La misión de la FAG era proveer apoyo al ejército que había crecido y contaba ya con 27 mil hombres a principios de los 80.

El gobierno realizó un acto arriesgado al desprenderse de la ayuda estadounidense, pero esto dañó la capacidad de la fuerza aérea de llevar a cabo sus operaciones. En los años 70 la FAG perdió tres A-37 en accidentes operacionales, y no pudieron ser reemplazados. Con los T-33 en estado de deterioro, Guatemala buscó aeronaves a precios razonables por el mercado de aviación mundial, con el fin

de reemplazar las que perdía y las que iba retirando. En el 1979 se concertó una transacción para importar 12 turbohélices Pilatos suizos PC-7 de adiestramiento, las que también podían ser convertidas en cazas para la contrainsurgencia.

Guatemala pudo reforzar su pequeña flota de helicópteros en 1981 y 1982 comprando al menos 8 helicópteros BELL 206B, así como un mínimo de 3 AEROSPATIALE ALOUTTES. En 1982, adquirió cuatro aviones livianos de transporte FOKKER F-27.

A pesar de que ya no recibía ayuda de los EE.UU., Guatemala no quedó enteramente sin apoyo del extranjero, Argentina proporcionó armamentos, piezas de repuesto y adiestramiento para Guatemala y otras naciones Latinoamericanas que se enfrentaban con insurrecciones en los años 70 y 80.

Desafortunadamente para Guatemala, la substitución del régimen militar argentino por un gobierno democrático después de la derrota en la guerra de las Malvinas en 1982, resultó en una reducción de envergadura en la ayuda argentina. Sin embargo, los israelíes entonces comenzaron a desempeñar una función importante en América Latina, vendiendo y proporcionando armamentos y ayuda durante ese período.

Entre 1975 y principios de los 80, Israel suministró once transportes bimotores Aravá IAI-201. El Aravá es la aeronave de transporte llevar varias toneladas de personas o equipo a campos de aterrizaje escabrosos de pequeño tamaño. También puede ser modificado como helicóptero armado añadiéndole receptáculos para cohetes y ametralladoras montadas a los lados.

A lo largo de la guerra, la Fuerza Aérea dio señales de gran atrición debido a accidentes operacionales causados posiblemente por deficiencias en el mantenimiento y adiestramiento de los pilotos. Por ejemplo, de los trece A-37B caza-bombarderos suministrados a la FAG, se sabe que solamente se perdió uno en

combate, derribado por fuego antiaéreo durante una operación de apoyo directo cercano en 1988.

En los 70 se perdieron cuatro A-37 en accidentes, y en 1986 uno fue retirado por problemas con el larguero del ala y los pernos, quedando en "estado inactivo" por la falta de piezas y de fondos para arreglarlo. El mantenimiento para una fuerza aérea con menos de un millar de hombres, volando una variedad de 15 diferentes aviones de alas fijas y varios modelos de helicópteros, conjuntamente con la suspensión de la ayuda norteamericana y un presupuesto de escasos recursos, tuvo que haber sido casi imposible.

En realidad, dados los problemas que Guatemala confrontaba y las restricciones en la ayuda norteamericana causadas por políticas gubernamentales, el haber podido mantener la eficacia de la fuerza aérea constituyó un logro considerable.

CAPÍTULO V

5 FUNDAMENTOS LEGALES DE LA AVIACIÓN

Los fundamentos legales que rigen la aviación, tienen como objeto normar las actividades de aeronáutica civil, contando con un marco jurídico, basados en las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, de las cuales el cumplimiento es obligatoria. A continuación una síntesis de los principales artículos que conforman la Ley de Aviación Civil.

En el Título I Aeronáutica Civil, Capítulo I Disposiciones Generales, se refiere al objetivo de esta ley de normas el ejercicio de las actividades con fundamento en la Constitución Política de la República. Así también habla de la soberanía del espacio aéreo, correspondiente al territorio y a las aguas territoriales, siempre de acuerdo en los tratados y convenios internacionales sobre la materia, firmados y ratificados por Guatemala.

Hace referencia a que el Gobierno de Guatemala, adopta las normas internacionales de la organización de Aviación Civil Internacional OACI, para todas las actividades previstas en su ley.

En el mismo título I, Aeronáutica Civil, capítulo II Autoridad Aeronáutica, describe las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las cuales son las de normar, supervisar, vigilar y regular, los reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias los servicios aeroportuarios, de apoyo a la Navegación aérea, los de Transporte Aéreo de Telecomunicaciones y todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala.

En el título II Circulación Aérea, hace referencia a la circulación de aeronaves. Las aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados. Hay excepción cuando se encontraren en un caso de fuerza mayor, no sin antes notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima. También

menciona que podrá establecer o disponer de excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o extranjeras, cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, o vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

Asimismo resalta que si una aeronave extranjera entra en territorio guatemalteco sin previa autorización o viola las prescripciones pertinentes a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar. Un punto muy importante es el hecho que la Dirección General de Aeronáutica Civil, puede prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Guatemala u operadas por un explotador que tenga su residencia en el territorio guatemalteco, para cualquier propósito que no sea compatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

El título III Infraestructura, se refiere a que deben tener los aeropuertos y aeródromos y define a un aeródromo como el área definida de tierra o agua que incluye todas sus instalaciones y equipos, destinados a la llegada y salida de aeronaves, pasajeros o carga.

Menciona que el aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con todas sus edificaciones destinadas a la llegada y salida de aeronaves, pasajeros y carga, pero además donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios.

En el capítulo III del mismo título Infraestructura, señala que la Dirección constituirá una Comisión Nacional de Facilitación, la cual es la encargada de los procedimientos y coordinación para la facilitación de la entrada, salida y tránsito de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional.

En el título IV Aeronaves, habla de los conceptos y clasificación de las aeronaves, las cuales pueden ser de Estado y aeronaves civiles. Las de Estado, son

las que pertenecen al Ejército de Guatemala y las Aeronaves Civiles, son las que no se encuentran en el ámbito militar, las cuales por su uso se clasifican en: Comerciales, las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo y las de Aviación General: utilizadas en cualquier otra actividad.

Hace mención del registro aeronáutico nacional en donde se inscribirán, las aeronaves civiles y motores, personal técnico aeronáutico; escuelas de instrucción aeronáutica; operadores de transporte aéreo comercial autorizados; operadores de servicios de apoyo a la navegación aérea; talleres aeronáuticos, inutilización de aeronaves; arrendamiento de aeronaves, así como los gravámenes y anotaciones.

El título V Contrato de Utilización de Aeronaves, norma todo lo referente al arrendamiento, cesión y subarrendamiento de aeronaves, fletamento y arrendamiento o fletamento extranjero.

El personal aeronáutico es normado en el título VI, en el cual explica sobre la obtención de las licencias para pilotos y demás personal aerotécnico. Hace mención que al personal militar, pilotos y mecánicos, se les extienden licencias civiles, a solicitud de ellos, de acuerdo a la categoría que les corresponda con experiencia, conocimiento, horas de vuelo y tipos de aeronaves voladas en la Fuerza Aérea Guatemalteca.

Refiere que las personas que vayan a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas aceptadas por esa Dirección. Asimismo menciona que la nacionalidad del personal, en operaciones realizadas dentro del territorio, con explotadores nacionales, deberán ser guatemaltecos.

El título VII Aeronáutica Comercial, se refiere al transporte aéreo nacional e internacional, los cuales clasifica de la siguiente manera: a) atendiendo a la frecuencia, regular y no regular; b) atendiendo a su actividad en comercial y no comercial, privado o de aviación general; c) atendiendo el ámbito territorial en

nacional o internacional. En este capítulo está el artículo 66, el cual es muy importante pues no es más ni menos que la Política de Cielos Abiertos, que dice” El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 1 del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa.

De existir convenios que especifiquen limitaciones referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.”

En el capítulo II Aviación Comercial, del mismo título se refiere a la aviación comercial nacional, donde puntualiza que está reservada a personas individuales jurídicas guatemaltecas, considerada a toda aquella persona que tenga su domicilio en Guatemala que la mitad más uno de los directores sea de nacionalidad guatemalteca. Que el 51% del capital social de la empresa sea y esté bajo el control efectivo de accionistas o socios de nacionalidad guatemalteca.

Sin embargo los accionistas extranjeros podrán invertir de acuerdo a las disposiciones siguientes: A partir del 1º de enero del año 2001, con la aportación máxima del cincuenta y uno por ciento del capital social respectivo; y a partir del 1º de enero del 2004, con una aportación del cien por ciento del capital social total.

El título VIII Contrato de Transportación Aérea, dice acerca de la contratación del transporte aéreo, refiriéndose al billete emitido por el transportista como el contrato, que puede ser reemplazado por otro medio electrónico. Asimismo hace

referencia que la guía aérea y el tiquete de equipaje como contratos para reclamo de carga y equipaje respectivamente.

Los títulos finales norman la responsabilidad de los transportistas en cuanto a daños causados a pasajeros y tripulación, equipaje, carga y cosas, seguros e investigación de accidentes, así como las infracciones y sanciones aplicables.⁹

⁹ Ley de Aviación Civil de Guatemala.

CONCLUSIÓN

La aviación nacional surge gracias a los esfuerzos del Ejército de Guatemala, teniendo cuatro pioneros, que fueron los coroneles Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel García Granados, Oscar Morales López y Dante Nannini de ascendencia italiana, quien fue el primer piloto de la Fuerza Aérea Guatemalteca, fundándose la primera escuela de aviación en 1914, bajo la dirección de éste último.

La aviación se introduce a Guatemala con gran rapidez, como en los países pioneros, pues a solamente 4 años de que los hermanos Wright empezaron a volar, en Guatemala, la misma se inicia en 1912 y tuvo sus proezas, las cuales fueron admiradas por cientos de personas.

Es de suma importancia hacer notar que con la introducción de la aviación en Guatemala, empieza a desarrollarse muchos servicios como el de transporte de pasajeros, correo y carga, sin dejar a un lado toda la ayuda humanitaria que la aviación militar ha proporcionado desde su establecimiento.

El Aeropuerto La Aurora, cuyas actividades datan del año 1923, fue construido sobre una base de grama, pero debido a las necesidades de la Segunda Guerra Mundial, se propició el asentamiento de una base aérea en dicha finca, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con una longitud de 2000 metros.

El primer avión jet comercial que aterriza en la Aurora fue un DC-8 de Panavías en 1959. El 30 de junio de 1966, se concluyó los trabajos de construcción de la nueva terminal aérea de pasajeros con un área de 77,200 metros², finalizándose los trabajos del edificio en el año de 1968.

La pista del Aeropuerto Internacional La Aurora, se comparte con la Fuerza Aérea Guatemalteca, debido a los orígenes de la aviación, que fue eminentemente

militar, y la misma se utilizó cuando los aviones comerciales hicieron su aparición, sin construir una pista separada. Se tiene proyecto de mover el aeropuerto internacional, hacia otro departamento, pero esto se hará realidad probablemente dentro de la siguiente década.

La Fuerza Aérea Guatemalteca ha cumplido el rol de carácter social en apoyo a la población en situaciones de calamidad pública, que redundan en beneficio de la población como por ejemplo trasladando enfermos de lugares remotos, traslado de medicinas, de víveres.

En la actualidad, la ayuda de los EE.UU. fue retirada la cual es un duro golpe, especialmente para la Fuerza Aérea Guatemalteca, pues estaba casi totalmente abastecida con aeronaves de manufactura estadounidense mediante los programas de ayuda militar. Pero debido a la reestructuración del ejército las ayudas cesaron, teniendo el obstáculo de que hay menos personal, lo cual implica pocos pilotos, ya que el personal fue reducido en un porcentaje bastante alto.

ANEXO A



Coronel P.A. Jacinto Rodríguez Díaz
Pionero de la aviación guatemalteca,
Comandante de la Fuerza Aérea
Guatemalteca.



Personal del Cuerpo de Aeronáutica Militar
de la época (1921)



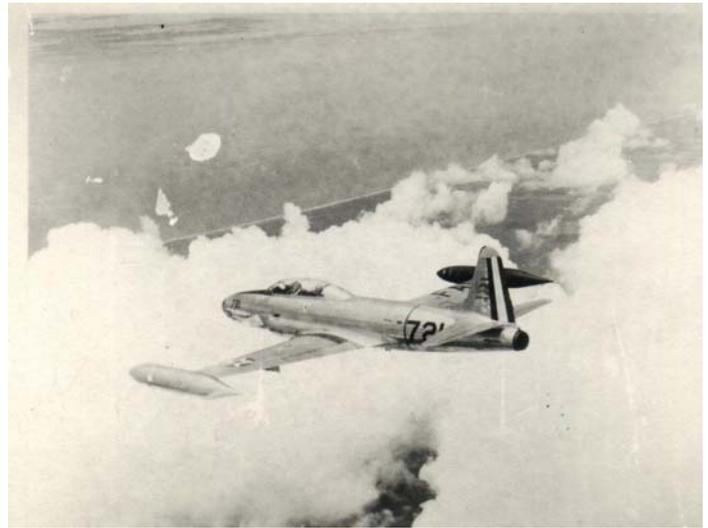
Tte. P.A. Dante Nannini
Pionero de la aviación guatemalteca



Cuerpo de Aviación Militar año 1914
con la adquisición de un BLERIOT XI



Primer helicóptero de la Fuerza Aérea Guatemalteca HILLER 360 RAVEN 1949.



Primer jet operativo de la Fuerza Aérea Guatemalteca año 1963.



Actualmente las instalaciones de la Fuerza Aérea Guatemalteca.(Comando Aéreo Central Gral. José Víctor Mejía)



Entrada principal de la Fuerza Aérea Guatemalteca año 1960.



La escuadrilla nómada de Mustang F.51. Insignia del escuadrón "La Avon".

Avión F-51D MUSTANG año 1954



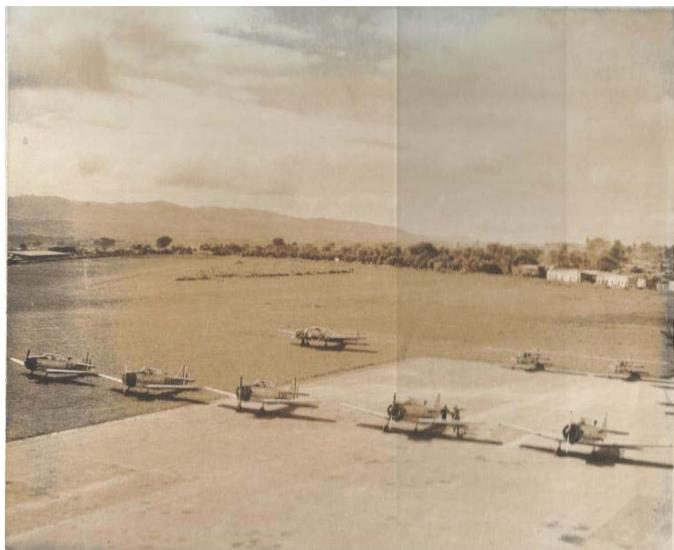
Helicóptero BELL UH-1H utilizado para misiones de evacuación y rescate durante la tormenta tropical MITCH. (al fondo un helicóptero americano UH-60 BLACK HAWK que apoyo las misiones de rescate.)



Aeronave de transporte ARAVÁ 201 que apoyó las operaciones de rescate durante la tormenta tropical MITCH y otras misiones de rescate.



Helicóptero H-19D utilizado para misiones de búsqueda y rescate.



Aeronaves que adquirió la Fuerza Aérea Guatemalteca durante los años 50s AT-6, C-45, WACO Y MF-7.



CESSNA A-37B aeronave de ataque y bombardeo.



FOKKER F-27 avión de transporte VIP
de la Fuerza Aérea Guatemalteca.



Avión de entrenamiento T-35 B Pillán

■ Fotografías de la Fuerza Aérea Guatemalteca, proporcionadas por Aeromodelista Douglas Celada, Colección Personal

ANEXO B

**DECRETO NUMERO 93-2000
EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA
CONSIDERANDO:**

Que con fecha siete de noviembre de mil novecientos noventa y siete, el Congreso de la República emitió el Decreto Numero 100-97, que contiene la Ley de Aviación Civil de Guatemala.

CONSIDERANDO:

Que las disposiciones contenidas en el referido cuerpo legal no concuerdan con el avance acelerado de la Aviación Nacional y con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, cuya observancia y cumplimiento es obligatoria, lo que las hace inaplicables, estando el poder coercitivo del Estado para garantizar el ordenado y seguro desarrollo de la aviación.

CONSIDERANDO:

Que para obtener el control efectivo de las actividades de aviación y contar con el marco jurídico que le permita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, ser la entidad rectora en la materia y establecer las normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, es necesario la aprobación de una nueva disposición jurídica, que contemple los lineamientos normativos correspondientes.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala.

DECRETA:

La siguiente:

LEY DE AVIACION CIVIL

**TITULO I
AERONAUTICA CIVIL**

**CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTICULO 1. Objeto. La presente ley tiene como objetivo normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias.

ARTICULO 2. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todas las personas individuales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que realicen actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo.

ARTICULO 3. Soberanía del Espacio Aéreo. La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados por Guatemala, las leyes ordinarias, lo prescrito en esta ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias.

ARTICULO 4. Definiciones. Para efectos de interpretación y aplicación de la presente ley, los términos técnicos en materia de aeronáutica tendrán los significados reconocidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTICULO 5. Normas Internacionales. El Gobierno de Guatemala adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para las actividades previstas en esta ley.

CAPITULO II AUTORIDAD AERONAUTICA

ARTICULO 6. Dirección General de Aeronáutica Civil. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante la Dirección, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la presente ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales.

ARTICULO 7. Funciones. Son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en esta ley, las siguientes:

- a) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.
- b) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados, supervisando su construcción y operación.
- c) Supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.
- d) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificado de operador y/o explotador aéreo.
- e) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, Escuelas de Instrucción Aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico.
- f) Coordinar e investigar los incidentes y accidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional o participar en los ocurridos fuera del territorio cuando sean matrícula guatemalteca.
- g) La Dirección General por medio de su Director, podrá delegar en su personal e Inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia, y determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o las acciones que correspondan de conformidad con la Ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.
- h) Intercambiar a través de Organismos Internacionales o Direcciones Generales información concerniente a la aviación civil, para fortalecer u homogenizar criterios sobre los mecanismos de seguridad aérea.
- i) Estructurar y Administrar su presupuesto y llevar los registros correspondientes.
- j) Otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de servicios aeronáuticos.
- k) Revisar y proponer la modificación de las tarifas por servicios aeronáuticos y las multas por infracciones.
- l) Administrar el Registro Aeronáutico Nacional.

- m) Coordinar las actividades de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas en el territorio nacional.
- n) Coordinar y supervisar la utilización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y protección al vuelo.
- o) Participar como el órgano técnico representativo del Estado, en coordinación con los órganos competentes, en las reuniones de los organismos internacionales de aeronáutica civil y en las negociaciones de tratados, acuerdos y convenios internacionales en materia de aeronáutica civil.
- p) Aplicar las sanciones por violación a la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones.
- q) Supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.
- r) Aceptar donaciones monetarias, de servicios o propiedades en nombre de la Dirección.
- s) Presentar al Presidente de la República, por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, los proyectos de reglamentos y acuerdos para su conocimiento y posterior aprobación.

ARTICULO 8. Fondo Privativo. Los ingresos que, en el ejercicio de sus funciones y de acuerdo con las leyes ordinarias, acuerdos gubernativos y convenios, obtenga la Dirección, constituirán ingresos específicos que deberán depositarse en un fondo privativo abierto a favor de la misma, por el Ministerio de Finanzas Públicas, de conformidad con lo que establece la Ley Orgánica del Presupuesto. Los ingresos del fondo privativo provendrán de:

- a) Asignaciones presupuestarias que el Gobierno haga a su favor.
- b) Arrendamiento de bienes muebles e inmuebles.
- c) Multas por infracciones.
- d) Intereses que generen sus recursos financieros.
- e) Donaciones de otras entidades o personas.
- f) Cobro de cargos y tasas por los servicios prestados por la Dirección, de acuerdo a lo estipulado en esta ley.
- g) Las autorizaciones y permisos que otorgue la Dirección a personas individuales o jurídicas, en la prestación de servicios a terceros, así como los traspasos y anotaciones que se realicen en el Registro Aeronáutico.

Los recursos del fondo privativo serán destinados a financiar:

- a) Gastos de operación y funcionamiento de la Dirección, así como para la capacitación de su recurso humano.
- b) Gastos de mantenimiento de las instalaciones a cargo de la Dirección.
- c) Costos de inversión en el desarrollo de infraestructura de aeronáutica civil.

ARTICULO 9. Presupuesto. El presupuesto de la Dirección se financiará con los recursos provenientes de su fondo privativo, ingresos corrientes y específicos. En materia de presupuesto la Dirección deberá cumplir con lo que establecen la Constitución Política de la República y las demás leyes aplicables.

ARTICULO 10. Fiscalización. La fiscalización de las operaciones financiero-contables de la Dirección estará a cargo de la Contraloría General de Cuentas de la Nación, sin perjuicio de que la Dirección pueda establecer sus propios mecanismos de control interno.

ARTICULO 11. Régimen Laboral. La Dirección estará dotada y deberá contratar el personal necesario para cumplir sus funciones. Las relaciones laborales de la Dirección se regirán por las leyes aplicables en la materia, quedando facultada para mejorar o superar las prestaciones contempladas en las mismas a favor de los trabajadores.

ARTICULO 12. Recursos. Contra las resoluciones emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se podrán interponer los recursos administrativos y judiciales previstos en la ley.

CAPITULO III DIRECTOR GENERAL Y SUBDIRECTORES

ARTICULO 13. Director General. El Director General de Aeronáutica Civil es la máxima autoridad de la Dirección y ejercerá sus funciones con estricto apego a lo que establece esta ley y demás disposiciones de observancia general.

ARTICULO 14. Nombramiento. El Director General de Aeronáutica Civil será nombrado por el Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y concluirá su gestión administrativa por:

- a) Renuncia debidamente aceptada,
- b) Impedimento o incapacidad legal, y
- c) Remoción o fallecimiento.

ARTICULO 15. Requisitos e impedimentos. Para ocupar el cargo de Director General de Aeronáutica Civil se requiere ser guatemalteco de origen, persona de reconocida capacidad administrativa, honorabilidad, experiencia aeronáutica, profesional universitario y/o piloto aviador, mayor de treinta años de edad, así como estar solvente de obligaciones económicas con el Estado y de responsabilidades civiles y penales.

ARTICULO 16. Ausencia del Director. En caso de la ausencia temporal del Director General de Aeronáutica Civil, asumirá el cargo, con las responsabilidades propias del Director, el Subdirector que determine la Dirección, de conformidad con sus disposiciones internas.

ARTICULO 17. Para el desarrollo de las actividades administrativas y técnico-operativas, la Dirección contará con dos subdirectores, uno en cada área.

ARTICULO 18. Los Subdirectores serán nombrado por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura Vivienda, a propuesta del Director de Aeronáutica Civil, y tendrá las funciones que establezcan sus disposiciones internas, debiendo el subdirector técnico-operativo, poseer licencia de transporte aéreo y el subdirector administrativo, profesional universitario, con experiencia administrativa y aeronáutica.

CAPITULO IV JUNTA CONSULTIVA DE AVIACION CIVIL

ARTICULO 19. Junta Consultiva de Aviación Civil. La Junta Consultiva de Aviación Civil, es un órgano consultivo de la Dirección, emite opinión y formula recomendaciones sobre asuntos sometidos a su consideración.

ARTICULO 20. La reglamentación establecerá su integración, nombramiento y funciones.

TITULO II CIRCULACIÓN AÉREA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 21. Las Aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o cuando se trate de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones específicas. Sin embargo, en caso de fuerza mayor deberá de notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima.

ARTICULO 22. Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario. El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, si le produjere perjuicio este hecho, tendrá derecho a indemnización.

ARTICULO 23. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá establecer o disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o privadas extranjeras cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento o de vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

ARTICULO 24. Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados, licencias o equivalentes aceptados por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la República de Guatemala sea parte y en condiciones de reciprocidad.

ARTICULO 25. No podrá efectuarse el desplazamiento de una aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la Dirección General de Aeronáutica Civil. Sin autorización de esta última no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

ARTICULO 26. Si una Aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio guatemalteco sin autorización o hubiese violado prescripciones relativas a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida.

Para tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas.

También podrá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida la aeronave privada extranjera que sobrevuela territorio guatemalteco, cuando la autoridad de aplicación tenga motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y otros convenios en los cuales la República de Guatemala sea parte.

Así mismo la Dirección General de Aeronáutica Civil puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin al acto de violación ocurrido.

ARTICULO 27. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tomará las medidas adecuadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Guatemala u operadas por un explotador que tenga su domicilio principal o residencia permanente en el territorio guatemalteco, para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

TITULO III INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS

ARTICULO 28. Aeródromo. El aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus modificaciones, instalaciones y equipos, destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

Los aeródromos públicos son los destinados al uso público, los demás son aeródromos privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

ARTICULO 29. Aeropuerto. El aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios. Las áreas que lo conforman son inembargables, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

ARTICULO 30. Funcionamiento. El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con las disposiciones reglamentarias.

ARTICULO 31. La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo o zona del territorio nacional, cuando medien razones de seguridad o emergencia

CAPITULO II LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA

ARTICULO 32. Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

ARTICULO 33. Superficies limitadoras de obstáculos. En las áreas cubiertas por la proyección de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, así como en las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

ARTICULO 34. Determinación. La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique.

ARTICULO 35. Reducción o eliminación de obstáculos. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo público se comprueba la infracción a las normas a que se refiere el presente capítulo, la Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá al infractor la reducción o eliminación de los obstáculos.

En caso de incumplimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil, requerirá judicialmente la reducción o eliminación de los obstáculos. Los gastos que demanden serán a costa del infractor, el cual no tendrá derecho a reembolso ni indemnización.

ARTICULO 36. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo privado se construyen obstáculos que afectan sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si éstos constituyen un riesgo para la circulación aérea.

De determinar la Dirección General de Aeronáutica Civil que los obstáculos constituyen un riesgo para la circulación aérea, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar judicialmente su reducción o eliminación. La resolución judicial podrá autorizar al propietario del aeródromo a reducir o eliminar los obstáculos por cuenta y costo del infractor.

ARTICULO 37. Obligación de señalizar. La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria y se efectuará de acuerdo con la reglamentación respectiva. Los costos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

CAPITULO III FACILITACION

ARTICULO 38. Comisión Nacional de Facilitación. La Dirección General de Aeronáutica Civil constituirá la Comisión Nacional de Facilitación, que será la encargada de los procedimientos y coordinación que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de Aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, en aplicación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

La reglamentación establecerá la integración, funciones y atribuciones de la Comisión.

TITULO IV AERONAVES

CAPITULO I CONCEPTO Y CLASIFICACION

ARTICULO 39. Definición. Se considera Aeronave toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas.

La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables.

ARTICULO 40. Clasificación. Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles

- a) Aeronaves de Estado: Las aeronaves que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.
- b) Aeronaves Civiles: Todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar. Estas se clasificarán de acuerdo a su uso en:

Aeronaves Comerciales: Las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo.

Aeronaves de Aviación General: Las utilizadas en cualquier otra actividad.

CAPITULO II MATRICULA, CONDICIONES TECNICAS DE LA AERONAVE

ARTICULO 41. Se considera de nacionalidad guatemalteca toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional. La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la aeronave.

No se permitirá que una aeronave nacional tenga dos o más matrículas. Las aeronaves con matrícula de otro país podrán adquirir matrícula guatemalteca, previa cancelación de la matrícula anterior y el cumplimiento de los requisitos de registro establecidos en el Reglamento, así como de las obligaciones fiscales a que esté afecta.

Cualquier empresa guatemalteca podrá adquirir en arrendamiento para uso dentro y fuera del país, aeronaves propiedad de empresas extranjeras e inscribirlas en el Registro Aeronáutico por el plazo que dure el arrendamiento, adquiriendo matrícula guatemalteca provisional, sin más trámite que el cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento y sin tener que cancelar los impuestos de importación.

ARTICULO 42. Certificado de Aeronavegabilidad. El certificado de Aeronavegabilidad es el documento en el que se hace constar que las aeronaves guatemaltecas han cumplido con las normas, regulaciones y el control técnico prescritos por la Dirección. Cuando se trate de aeronaves extranjeras, la Dirección les exigirá también el certificado de Aeronavegabilidad, extendido por la autoridad competente del país de su nacionalidad, para permitirles volar en el espacio aéreo guatemalteco.

La Dirección, para el efecto, deberá extender el certificado de Aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.

Cuando una aeronave se haya accidentado o se haya reportado en una situación de emergencia, su propietario deberá solicitar un nuevo certificado de Aeronavegabilidad antes de ponerla nuevamente en servicio, o solicitar una inspección de la aeronave en el segundo caso.

El certificado de Aeronavegabilidad es válido por un (1) año, a menos que sea suspendido o cancelado, pero puede ser prorrogado sucesivamente por períodos iguales, previa inspección de la aeronave, efectuada por el personal técnico de la Dirección. La Dirección para el efecto deberá prorrogar el certificado de aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección y se cumpla con las condiciones de aeronavegabilidad.

Las aeronaves de matrícula extranjera están sujetas a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para garantizar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

ARTICULO 43. Documentos de a Bordo. Toda aeronave nacional o extranjera debe llevar a bordo los documentos siguientes:

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de Aeronavegabilidad.
- c) Las licencias apropiadas de cada miembro de la tripulación.
- d) Diario de a bordo.
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarque y destino.
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga.

CAPITULO III REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL

ARTICULO 44. Registro Aeronáutico Nacional. La Dirección General de Aeronáutica Civil organizará en registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional, que será administrado y dirigido por un funcionario denominado Registrador nombrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, el que velará porque las operaciones y desarrollo del Registro se desarrolle de conformidad con la ley, reglamentos y regulaciones. En el Registro se inscribirán:

- a) Aeronaves Civiles y sus motores.
- b) Personal Técnico Aeronáutico.

- c) Escuelas de Instrucción Aeronáutica.
- d) Infraestructura Aeroportuaria.
- e) Operadores de Transporte Aéreo Comercial autorizados.
- f) Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea.
- g) Talleres Aeronáuticos.
- h) Inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos.
- i) Enajenaciones y arrendamientos de aeronaves, así como los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a nuestra legislación. Toda la información contenida en el Registro Aeronáutico Nacional será pública.

ARTICULO 45. Requisitos. Las personas que tengan que inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional deberán de cumplir con los requisitos exigidos en el reglamento respectivo.

CAPITULO IV

PERDIDA, DESTRUCCION, INUTILIZACION, ABANDONO E INCAUTACION DE AERONAVES

ARTICULO 46. De la declaración. La Dirección General de Aeronáutica Civil, declarará:

- a) La pérdida de una aeronave, cuando hayan transcurrido treinta (30) días desde su desaparición, previa investigación.
- b) La destrucción de una aeronave, cuando resulte imposible o económicamente inviable ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad.
- c) La inutilización de una aeronave cuando, se encuentren inoperativas por más de un (1) año, y,
- d) El abandono de una aeronave a favor del Estado, luego de transcurrido un plazo de seis (6) meses de producido el requerimiento legal cuando:
 - 1) La aeronave y sus partes inmovilizadas en el territorio guatemalteco no sean reclamadas o reparadas por sus propietarios o explotadores.
 - 2) La aeronave permanezca en un aeródromo inmovilizada sin que exista persona con capacidad legal suficiente que se haga cargo de las responsabilidades derivadas de su propiedad, operación o explotación.
 - 3) La aeronave carezca de matrícula o se ignore el nombre del propietario o el lugar de su procedencia,
 - 4) Lo solicite por escrito el propietario de la aeronave.

ARTICULO 47. De la Inscripción. Las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización, abandono de aeronaves se inscribirán de oficio en el Registro Aeronáutico Nacional. La inscripción conlleva la cancelación automática de la matrícula. El reglamento determinará la forma y procedimiento para efectuar las declaraciones respectivas.

ARTICULO 48. Del remolque de aeronaves. Cuando una aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación; cuando signifique un obstáculo al desarrollo de las actividades aeroportuarias; o cuando la permanencia en el lugar de inmovilización o accidente pueda producir un deterioro del bien, la Dirección General de Aeronáutica Civil

podrá disponer su inmediato remolque. Los gastos de reparación, conservación y remolque de la aeronave serán por cuenta del propietario o explotador.

TITULO V CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

CAPITULO I ARRENDAMIENTO

ARTICULO 49. Del arrendamiento de aeronaves. El contrato de arrendamiento de aeronave es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso y posesión de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica. Este contrato debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTICULO 50. Cesión y subarrendamiento. No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse sin el consentimiento expreso del arrendador.

ARTICULO 51. Arrendamiento con o sin tripulación. El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 62 de la presente ley.

En caso que el arrendatario de la aeronave asuma la responsabilidad de equiparla y tripularla, la obligación del arrendador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, revista de la documentación necesaria para su utilización.

ARTICULO 52. Obligaciones. El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia y a utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el contrato, así mismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que los producidos por el uso legítimo y el transcurso del tiempo. La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento.

ARTICULO 53. Inmovilización y restitución. Procede la inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de la entrega, bajo la responsabilidad del arrendatario.

La inmovilización de la aeronave procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Aeronáutico Nacional. En este último caso la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización.

CAPITULO II FLETAMENTO

ARTICULO 54. Definición. El contrato de fletamento de aeronaves es aquel mediante el cual el fletante, que conserva la posesión de la aeronave y su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un período de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación.

ARTICULO 55. Obligaciones. El fletante debe poner a disposición del fletador la capacidad legal total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de abordaje y en estado de aeronavegabilidad. Así mismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos.

CAPITULO II INTERCAMBIO DE AERONAVES

ARTICULO 56. Definición. El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos.

CAPITULO IV ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

ARTICULO 57. Transferencia. Cuando una aeronave con matrícula guatemalteca sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica civil, podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

ARTICULO 58. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asumir, previa autorización del Estado de matrícula, todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

TITULO V PERSONAL AERONAUTICO

CAPITULO UNICO DEL PERSONAL

ARTICULO 59. Licencias para Pilotos y demás Personal Técnico Aeronáutico. Ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio-operador de a bordo, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva.

Al personal militar, pilotos y mecánicos, se les extenderán licencias civiles, a su solicitud en la categoría que les corresponda de acuerdo con su experiencia, conocimientos, horas de vuelo y tipos de aeronave voladas en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Para la extensión de licencia de transporte aéreo público, deberán llenar todos los requisitos aplicables establecidos por esta ley, reglamentos y regulaciones, estarán exentos de algunos requisitos, quienes demuestren ser capitanes calificados en aeronaves de transporte de pasajeros.

ARTICULO 60. Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, aceptadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes. El personal extranjero se encuentra sujeto a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil. En el reglamento respectivo se establecerán los requisitos correspondientes.

ARTICULO 61. Del comandante. Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante quien tendrá la autoridad. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante.

ARTICULO 62. Nacionalidad del personal. En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo caso de la aviación general, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser guatemalteco. Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de tres (3) meses, contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de ese personal capacitado, en Guatemala.

ARTICULO 63. Personal de aeródromos. En todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a la dirección y régimen interno. El reglamento determinará los

requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo así como las facultades y obligaciones del responsable y personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

ARTICULO 64. En los Aeródromos privados debe haber un responsable, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o explotador del aeródromo o de otra persona designada por éstos, conforme a los requisitos que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil

TITULO VI AERONAUTICA COMERCIAL

CAPITULO I TRANSPORTE AEREO NACIONAL E INTERNACIONAL

ARTICULO 65. Los servicios aéreos, se clasifican de la siguiente manera:

1. Servicios de transporte aéreo.
 - a) Atendiendo a la frecuencia en: regular y no regular.
 - b) Atendiendo a su actividad en: comercial y no comercial, privado o de aviación general.
 - c) Atendiendo al ámbito territorial en: nacional o internacional.
2. Trabajos aéreos y servicios no contemplados en la presente Ley.
3. Servicios auxiliares.

Toda empresa para poder iniciar operaciones en Guatemala debe contar con un certificado de operador aéreo y un certificado de explotación, documentos sin los cuales no podrá realizar el servicio de transporte aéreo. El reglamento y regulaciones respectivas normaran su desarrollo y requerimientos de operación.

ARTICULO 66. Política de cielos abiertos. El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 1º del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa.

De existir convenios que especifiquen limitaciones referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.

ARTICULO 67. Autorización para Prestar Servicios de Transporte Aéreo. Para prestar servicios de transporte aéreo comercial, de pasajeros, carga y/o correo, o servicios combinados se requiere la autorización escrita de la Dirección. Tal autorización deberá ser otorgada dentro los treinta (30) días, contados a partir de la fecha en que hayan concluido los procedimientos de certificación aérea de operación y cumplido todos los requisitos para optar al servicio propuesto.

Si en un plazo de un (1) año contado a partir de la solicitud del interesado, no se concluye el proceso de certificación del operador el mismo se dará por concluido, ordenándose su archivo y deberá iniciarse nuevamente a solicitud de la parte interesada.

Si una aeronave ingresa a territorio guatemalteco sin la autorización debida o viola disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho interno e internacional.

ARTICULO 68. Suspensión y revocación. Las autorizaciones que la Dirección emita al tenor de lo preceptuado en este título finalizan, por el vencimiento del plazo establecido en ellos. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente la autorización cuando:

- a) El explotador pierde la capacidad legal, técnica o económica-financiera, según la cual le fue otorgada la autorización.
- b) Si el explotador no cumple con constituir la garantía o garantías exigidas.
- c) Si las operaciones no se inician dentro del plazo de treinta (30) días desde la fecha de otorgamiento del certificado de explotador.
- d) Si se interrumpen las operaciones por un plazo de noventa (90) días sin causa justificada, o no inicia sus operaciones en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de certificación de explotación.
- e) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución, conforme a la ley y no ofrece, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- f) Si la autorización para la prestación de los servicios es cedida, transferida o explotada en contravención con lo dispuesto en el certificado y/o lo dispuesto en la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y normas complementarias.
- g) Se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos
- h) aerocomerciales a los otorgados por Guatemala.
- i) Si el explotador no cumple con las obligaciones a su cargo, o
- j) Si el operador lo solicita, previa aceptación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 69. Los explotadores están obligados a entregar la información o documentación técnica, legal, estadística y económica-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que le sea requerida formalmente, debiendo la Dirección General de Aeronáutica Civil, preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a la Ley.

ARTICULO 70. Mercancías peligrosas. El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sólo se realizará de acuerdo a la reglamentación correspondiente. El reglamento determinará los requisitos que deban de cumplirse para el otorgamiento de las autorizaciones.

CAPITULO II AVIACION COMERCIAL

ARTICULO 71. Aviación comercial nacional. La Aviación comercial nacional se encuentra reservada a personas individuales o jurídicas guatemaltecas y deberá entenderse como todo transporte aéreo realizado por aeronave de Transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración o alquiler.

Para el efecto se conceptúa como persona jurídica guatemalteca a aquella que cumpla con los siguientes requisitos:

- a) Tener su domicilio principal en el territorio de la República.
- b) Que por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad, sean guatemaltecos o residan permanentemente en el país.

- c) Que el cincuenta y uno por ciento (51%), del capital social de la empresa, por lo menos, sea de propiedad guatemalteca y esté bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad guatemalteca.

No obstante lo que indica la anterior literal, los accionistas extranjeros podrán aportar o invertir en el capital social de personas jurídicas que se dediquen a dicha actividad, de conformidad con las disposiciones siguientes:

- 1) A partir del uno de enero del año 2001, con la aportación máxima del cincuenta y uno por ciento (51%) del capital social respectivo, y
- 2) A partir del uno de enero del 2004, con una aportación del cien por ciento (100%) del capital social total.

ARTICULO 72. Transporte aéreo regular y no regular. Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser regular y no Regular.

Transporte aéreo regular: es normalmente el que puede ser utilizado por el público y que se realiza ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse fácilmente como sistemático.

El servicio de transporte aéreo no regular: es todo aquel que se realiza en condiciones que no sean las del transporte aéreo regular.

ARTICULO 73. Transporte aéreo nacional e internacional. Por el ámbito territorial donde se realicen las operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser nacional o internacional.

El transporte aéreo nacional: es el servicio aéreo explotado exclusivamente dentro del territorio guatemalteco.

El transporte aéreo internacional: es el realizado entre el territorio guatemalteco y el de un Estado extranjero o entre dos (2) puntos del territorio guatemalteco cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

ARTICULO 74. Representante. Las personas jurídicas extranjeras autorizadas para prestar servicio de transporte aéreo internacional, en forma directa o indirecta, deben designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quien deberá tener su domicilio permanente en Guatemala.

ARTICULO 75. De las tarifas. La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de la aviación comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y la demanda de los servicios. Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública, el Estado podrá fijar las tarifas mínimas y máximas, para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tiene carácter extraordinario, las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo al informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

CAPITULO III AVIACION GENERAL

ARTICULO 76. Autorización. Para realizar actividades de aviación general en cualquiera de sus modalidades, las personas individuales o jurídicas deberán obtener permiso de operación o un permiso de vuelo, debiendo de satisfacer los requisitos establecidos en el reglamento.

ARTICULO 77. De las normas aplicables. La aviación general se rige por las disposiciones de la presente ley, reglamentos, regulaciones y normas complementarias, que le sean aplicables.

TITULO VIII CONTRATO DE TRANSPORTACION AEREA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 78. Del contrato. El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete o boleto de pasaje acredita la existencia del contrato y puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones.

ARTICULO 79. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

ARTICULO 80. Transporte de equipaje. El transporte de equipaje registrado se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece la reglamentación. No se incluirá en dicho documento, los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

El transportador no puede liberarse de su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si ésta no contiene la indicación del número del billete de pasaje o del documento de transporte y del peso y la cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

ARTICULO 81. Transporte de carga. La carta de porte o guía aérea es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador. La carta de porte debe expresar que se trata de transporte aéreo y será extendida nominativamente. La carta de porte debe contener la información que señale la reglamentación y los instrumentos internacionales vigentes.

ARTICULO 82. La ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte, así como el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

TITULO IX COOPERACION COMERCIAL Y CODIGO COMPARTIDO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 83. De los Acuerdos. El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más formulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

ARTICULO 84. Código Compartido. El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

ARTICULO 85. Formalidades. Los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera que sea su modalidad y de Código Compartido deben constar por escrito y ser remitido y registrado en la Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de su ejecución.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, mantendrá la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la ley. Los requisitos de aprobación se determinan en el reglamento respectivo.

ARTICULO 86. Calidad y responsabilidad. La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

TITULO X DE LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 87. Definición. El sistema computarizado de reserva es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asiento o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo.
- b) Se puede hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos.
- c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
- d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.

ARTICULO 88. Terminales. Las disposiciones del presente título, así como las de su respectiva reglamentación, se aplicarán a todas las terminales de sistemas computarizados de reservas u otros días de acceso utilizados en el territorio guatemalteco, cualquiera que sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la colocación geográfica de la fuente de la información utilizada.

Las disposiciones del presente título se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de sistemas computarizados de reservas en territorio guatemalteco.

ARTICULO 89. Competencia y confidencialidad. La utilización de los sistemas computarizados de reservas en Guatemala, se hará de forma imparcial, transparente y no discriminatoria por las partes involucradas en su operación, quienes deben proteger el carácter confidencial de los datos personales que en ellos se reciban y se transmitan. Cuando no se cumpla con la confidencialidad, la parte afectada tendrá derecho a ser indemnizada.

ARTICULO 90. De la propiedad. Las personas individuales o jurídicas extranjeras pueden ser propietarias de sistemas computarizados de reservas, utilizados en Guatemala; siendo libre el intercambio de información para el debido funcionamiento de los sistemas, efectuado a través de las fronteras de la República de Guatemala.

ARTICULO 91. Responsabilidad. Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho doloso o culposo que les sea imputable, originado en la utilización de un sistema computarizado de reserva.

TITULO XI RESPONSABILIDAD

CAPITULO I DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS Y TRIPULACION

ARTICULO 92. Responsabilidad por muerte o lesiones físicas. El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión sufrida por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En cualquier caso, las operaciones de embarque y desembarque estarán determinadas en función del control que sobre los pasajeros asuma el transportista.

ARTICULO 93. Responsabilidad por la tripulación. La responsabilidad del transportador con respecto al personal aeronáutico de abordaje se rige de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación correspondiente.

ARTICULO 94. Responsabilidad por los pasajeros. En el transporte de personas, el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero por la muerte, lesión, daños y perjuicios sufridos, será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.

En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de treinta (30) días desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto que se establezca en la reglamentación respectiva. La indicada suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser deducida del monto de la indemnización final que corresponda.

Toda cláusula que tienda a limitar o reducir la responsabilidad del transportador en caso de daños y perjuicios a las personas es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la nulidad del contrato.

CAPITULO II DAÑOS CAUSADOS A EQUIPAJE, CARGA Y COSAS

ARTICULO 95. Responsabilidad por equipaje y carga. El transportador es responsable de los daños y perjuicios en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo, tal período comprende el lapso durante el cual los equipajes o carga se encuentran bajo custodia del transportador.

ARTICULO 96. En el transporte de carga y equipaje, el monto de la responsabilidad del transportador será establecido por la reglamentación respectiva, salvo declaración especial hecha por el expedidor o el pasajero al transportador en el momento de la remisión o entrega de los bultos y mediante el eventual pago de un precio adicional. En este caso, el transportador está obligado a pagar el valor declarado, salvo que pruebe que el valor de la carga o equipaje era menor al declarado.

ARTICULO 97. Del reclamo. En caso de destrucción, pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega del equipaje o carga, el destinatario debe interponer su reclamo al transportador por escrito o en la carta de porte y de manera fehaciente. La recepción de equipaje y carga sin protesta por el destinatario, hace presumir que fueron entregados en buen estado y conforme lo estipulado en el contrato de transporte, salvo prueba en contrario.

ARTICULO 98. Plazos. En caso de avería o pérdida parcial, el destinatario debe dirigir al transportador su reclamo dentro del plazo de cinco (5) días para los equipajes y diez (10) días para la carga, contados desde la fecha de entrega. Tratándose de pérdida o destrucción el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos pero contados a partir de la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la carga, que se ha producido la pérdida, o en la fecha en que el equipaje o la carga debieron ser puestos a disposición del destinatario.

En caso de retraso en la entrega, el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos, contados de la manera siguiente:

- a) Equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino, y
- b) Equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el transportador informe al propietario o destinatario al arribo de los equipajes o de la carga.

CAPITULO III

DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, TRIPULACION, EQUIPAJE, CARGA Y COSAS

DISPOSICIONES COMUNES

ARTICULO 99. Derechos especiales de giro. El monto de la responsabilidad en caso de muerte de pasajeros, de daños causados a equipajes o carga transportadas se determinará en la reglamentación respectiva, teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro.

ARTICULO 100. Las sumas expresadas en derechos especiales de giro, se refieren al Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional.

ARTICULO 101. Indemnizaciones. El transportista no será responsable por indemnizaciones superiores a las establecidas en la reglamentación respectiva, en la medida que pruebe:

- a) Que el daño no fue causado por culpa inexcusable, acción u omisión dolosa del transportador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones; o,
- b) Que el daño se debió únicamente a la culpa inexcusable o a otra acción u omisión dolosa de un tercero.

CAPITULO IV

INCUMPLIMIENTO TOTAL O PARCIAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTACION AEREA

ARTICULO 102. Responsabilidad del transportador. En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del íntegro precio del pasaje.

ARTICULO 103. Si el transporte se interrumpe, el pasajero tiene derecho:

- a) Al reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada; o,
- b) El pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la interrupción.

Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse, tendrá derecho:

- a) Al reembolso inmediato íntegro o proporcional al precio del pasaje, según corresponda; o,
- b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.

Si el transportador ha realizado un número de reservas o ventas de pasaje para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave, negándose el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en las literales a) y b) anteriores.

En todos los casos, el pasajero tendrá derecho a reclamar daños y perjuicios, si se hubieren causado.

CAPITULO V

TRANSPORTE SUCESIVO Y TRANSPORTE DE HECHO

ARTICULO 104. Responsabilidad en el transporte sucesivo. El transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente ley se aplican solamente al transporte aéreo.

ARTICULO 105. Responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho. Si el contrato de transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es mancomunada y solidaria y se rige por las disposiciones del presente título.

En tal sentido, el usuario puede dirigir su reclamo o demandar a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.

Las reclamaciones entabladas contra uno de los transportadores no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra el otro transportador, mientras no resulte pagada la deuda por completo.

CAPITULO VI DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

ARTICULO 106. Responsabilidad. En caso de transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo público, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente título.

CAPITULO VII DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

ARTICULO 107. Responsabilidad. La persona que sufra daños y perjuicios en la superficie tiene derecho a la indemnización correspondiente, en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma. No procede la indemnización si no existe una relación de causalidad adecuada entre los daños y perjuicios y el acontecimiento que los ha originado.

ARTICULO 108. Responsabilidad del explotador. La responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie corresponde en forma integral al explotador de la aeronave. El que utiliza una aeronave sin el consentimiento del explotador, responde por los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie. En este caso, el explotador es responsable solidario, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie puede ser atenuada eximida en cuanto acredite que el daño fue causado o contribuyó a causarlo la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

CAPITULO VIII RESPONSABILIDAD EN LA AVIACION GENERAL

ARTICULO 109. Responsabilidad. El que realice actividades de aviación general es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones. Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

Son aplicables a las actividades de la aviación general, las normas contenidas en el presente título, en lo que le sean aplicables.

TITULO XII SEGUROS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 110. Seguros Obligatorios. El explotador está obligado a constituir los seguros por los daños previstos en el Título VIII de la presente ley y para garantizar el fiel cumplimiento de sus obligaciones.

ARTICULO 111. Seguros del personal. El explotador está obligado a asegurar a su personal, contra los accidentes susceptibles de ocurrir en el cumplimiento del servicio.

ARTICULO 112. Seguros de aeronaves extranjeras. No se autoriza la circulación en el espacio aéreo guatemalteco de ninguna aeronave extranjera que no acredite tener asegurados los daños que pudieran causar a las personas o cosas transportadas o a los terceros en la superficie.

En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o instrumentos internacionales, el seguro debe cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

ARTICULO 113. Del Asegurador. En los seguros obligatorios establecidos por la presente Ley, el asegurador responde frente a los damnificados aún cuando los daños ocurridos provengan del dolo o culpa grave del transportador o del explotador, sin perjuicio de la acción del asegurador contra aquellos.

TITULO XIII BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 114. Competencia. La búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, son de interés público y será la Dirección General de Aeronáutica Civil la encargada de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.

ARTICULO 115. Reembolso de gastos. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tendrá derecho al reembolso de los gastos e indemnización por la utilización de sus unidades vehiculares y personal en la búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas, su tripulación y pasajeros. Las retribuciones o indemnizaciones deberá efectuarlas el propietario o explotador de la aeronave socorrida y no podrá exceder en conjunto, al valor de reposición que tendría la aeronave antes de ocurrido el hecho.

TITULO XIV INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

CAPITULO UNICO

ARTICULO 116. Investigación. La Dirección está obligada a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala y a participar en los que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorios de otro Estado, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición, procediendo a sancionar si correspondiere, a los infractores.

En accidente de aeronave con matrícula extranjera se permitirá la colaboración del Estado en que se encuentre matriculada para la investigación.

Toda persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente de aviación o la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias lo permitan. La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.

La autoridad policial más cercana al área del accidente será la responsable de prestar la vigilancia y seguridad de los restos o despojos del accidente, sin interferir con la labor de investigación aeronáutica. La remoción y liberación de la aeronave o sus restos, solo podrá realizarse con la autorización de la autoridad aeronáutica.

La investigación de un accidente en que se encuentre involucrada una aeronave militar nacional o extranjera, será responsabilidad militar.

La intervención de la autoridad aeronáutica no impide la acción judicial ni la intervención policial en los actos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, sin embargo deberán de coordinarse para efectos de cada una de las investigaciones, debiendo de dirigir tal coordinación los inspectores e investigadores de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 117. Toda persona esta obligada a declarar ante la autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.

De producirse un accidente mortal, deberá de realizarse una necropsia completa incluyendo examen de toxicología, de los fallecidos y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en accidentes las efectúe.

La investigación de los accidentes e incidentes de aviación se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en convenios internacionales ratificados por Guatemala y su fin es la prevención de los mismos.

Las personas individuales o jurídicas e instituciones tendrán la obligación de elaborar y entregar los informes que les requiera la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.

TITULO XI INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPITULO UNICO

ARTICULO 118. Facultad de sancionar. La Dirección deberá de conocer y sancionar las infracciones a la ley, sus reglamentos y regulaciones de aviación civil, independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse.

ARTICULO 119. Sanciones. Las infracciones a la presente Ley, sus reglamentos y regulaciones serán sancionadas por la Dirección, dependiendo su gravedad con:

- Apercibimiento.
- Multa.
- Suspensión e inhabilitación temporal.
- Cancelación.
- Eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

ARTICULO 120. Multas. Las multas no serán menores de cien (100) ni mayores de veinticinco mil (25,000.00) Derechos Especiales de Giro, dependiendo la gravedad de la infracción y/o el peligro en que se haya puesto la seguridad aérea operacional y terrestre.

Las multas se impondrán sin que las infracciones sean exclusivas y limitativas de la siguiente manera:

- I) De 20,000.01 a 25,000.00 Derechos Especiales de Giro a las Empresas de Transporte Aéreo por:
 - a) Realizar operaciones con violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias y horarios autorizados.
 - b) Negarse a transportar, persona o carga sin razón justificable para ello.

- c) Obstaculizar la aproximación a cualquier aeronave, en un aeropuerto u aeródromo que haya sido abierto al uso público.
- d) No efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, motores, motores auxiliares y demás servicios que se relacionen con la seguridad y eficiencia del Transporte Aéreo.
- e) No seguir las rutas aéreas y no aterrizar en los aeropuertos de acuerdo con lo fijado en el permiso de operación y plan de vuelo.
- f) Suspender sin causa justificada los vuelos programados, en detrimento del Estado o de los usuarios.
- g) Realizar operaciones de Transporte Aéreo sin contar con la autorización respectiva.
- h) Operar sin el certificado de Operador Aéreo Comercial.
- i) Obligar a la tripulación a realizar vuelos con naves que no reúnan las condiciones de aeronavegabilidad.
- j) No contar con la documentación nacional o internacional, requerida a bordo de la aeronave.
- k) No contar la aeronave con equipo de supervivencia actualizado.
- l) No tener actualizadas las directivas de aeronavegabilidad de la aeronave de acuerdo al fabricante.
- m) No tener actualizados los componentes de vida útil de la Aeronave de acuerdo al fabricante.
- n) Despachar aeronaves con información falsa o alterada de una reparación.
- o) No hacer del conocimiento de las autoridades competentes del área y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en forma inmediata los accidentes o incidentes ocurridos a sus aeronaves.
- p) Impedir el libre acceso de los inspectores debidamente identificados, a sus aeronaves, instalaciones, talleres de mantenimiento, bodegas y documentos.
- q) Operar sin seguros vigentes.

II) De 15,000.01 a 20,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietario, arrendatario o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:

- a) Permitir que la aeronave transite sin marcas de nacionalidad y matrícula.
- b) Operar sin certificado de aeronavegabilidad y matrícula, o cuando tales documentos se encuentren vencidos.
- c) Permitir que la aeronave sea tripulada por personas que carezcan de la licencia y habilitación correspondiente.

III) De 10,000.01 a 15,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietario, arrendatario o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:

- a) Alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula
- b) Matricular una aeronave en registro extranjero sin haber previamente cancelado la matrícula guatemalteca.

- c) Ordenar a la tripulación a que realice actos que impliquen violación a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones.
- d) Internar al país una aeronave extranjera o llevar una aeronave nacional al extranjero, sin cumplir con los requisitos establecidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.
- e) Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la autorización o en contra de los procedimientos establecidos.
- f) Transportar cadáveres, enfermos contagiosos y mentales sin las autorizaciones respectivas.
- g) Efectuar trabajos de fotografía aérea sin las autorizaciones correspondientes.

IV) De 5,000.01 a 10,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) Volar una aeronave en condiciones no aeronavegables.
- b) Tripular la aeronave sin portar la licencia, convalidación y su certificado médico vigente.
- c) Desobedecer las ordenes que reciba con respecto al tránsito aéreo.
- d) Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación, tomar parte en las operaciones de vuelo.
- e) Tripular la aeronave bajo efectos de haber ingerido bebidas alcohólicas, cualquier droga o estupefaciente en cualquier cantidad, salvo las utilizadas por prescripción de un médico de vuelo.
- f) Volar sobre zonas prohibidas o restringidas.
- g) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades, centros de población o fuera de estos lugares sin la autorización respectiva.
- h) Arrojar o permitir arrojar innecesariamente desde la aeronave, objetos o lastres.
- i) Realizar vuelos de demostración o pruebas técnicas, sin el permiso respectivo.

V) De 2,500.01 a 5,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) No aterrizar en los Aeródromos fijados en el permiso de operación.
- b) No permitir el libre acceso a los inspectores plenamente identificados para efectuar las inspecciones a las aeronaves, tripulaciones y documentos.
- c) Omitir dar información que requiera el control de tránsito aéreo para la seguridad del vuelo o proporcionare datos falsos.
- d) Volar por debajo de las alturas mínimas que determine la autoridad de Tránsito Aéreo.

VI) De 1,000.01 a 2,500.00 Derechos Especiales de Giro, a las personas individuales o jurídicas que presten servicios a terceros y/o desarrollen actividades conexas con la aviación y sus empleados o dependientes, por:

- a) Prestar los servicios sin contar con el certificado que lo autorice a operar.
- b) Emplear personal que no esté calificado.

- c) Emplear personal que no cuente con la licencia respectiva.
- d) Desarrollar sus actividades en instalaciones que no reúnan condiciones físicas y técnicas.
- e) No contar con los manuales correspondientes debidamente actualizados.
- f) No contar con los manuales completos, hasta su última revisión.
- g) No contar con equipo contra incendio de acuerdo a las regulaciones.
- h) No realizar las reparaciones de conformidad con las recomendaciones del fabricante.
- i) No contar con los seguros respectivos.
- j) Emplear equipo en malas condiciones.
- k) Obstruir la labor de seguridad, o acciones de salvamento y contra incendio.
- l) Utilizar vehículos sin los equipos o instrumentos requeridos.
- m) Atravesar o circular la pista de aterrizaje o calles de rodaje sin la autorización correspondiente.

VII) La Dirección impondrá una multa de 100.00 a 1,000.00 Derechos Especiales de Giro, a quien:

- a) Emitiere comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas.
- b) Sin autorización suprimiere señales aeronáuticas.
- c) Omitiere efectuar las señales o comunicaciones debidas.
- d) Interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas.
- e) Colocare obstáculos en la pista de aterrizaje sin causa o razón.
- f) Efectúe construcciones o instalaciones excediendo los límites máximos permitidos.

ARTICULO 121. Suspensiones, inhabilitaciones temporales. Las Suspensiones e inhabilitaciones temporales, serán de tres meses hasta tres años. De ser reincidente, si la infracción se considera grave, podrá imponérsele multa en forma simultanea.

ARTICULO 122. Cancelación. La Cancelación de la licencia, certificado, autorización, concesión u otra otorgada por la Dirección, se impondrá atendiendo la reincidencia o gravedad de la infracción independientemente de la multa correspondiente.

ARTICULO 123. La Dirección deberá como medida inmediata y simultánea a las sanciones, ordenar las medidas correctivas o preventivas para evitar que los actos pongan en peligro la seguridad aérea, hasta ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de la aeronave.

Si en la realización de un hecho se involucra la comisión u omisión de varias infracciones o fueren continuadas, podrá sancionarse cada una en forma separada.

ARTICULO 124. Las infracciones a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones que no tengan contemplada una sanción específica, serán sancionadas de conformidad con el contenido del artículo 119 dependiendo la gravedad de la misma.

ARTICULO 125. Pago. Las multas deberán pagarse en la Dirección, dentro de un plazo de cinco (5) días contados a partir del día siguiente de la fecha en que se le notifique la resolución que sanciona al infractor.

ARTICULO 126. Intereses moratorios. Por cada día de atraso en el pago, después del plazo antes mencionado, el sancionado deberá pagar un interés moratorio equivalente a la tasa de interés promedio ponderado para operaciones activas que rija en el mercado bancario guatemalteco.

De no hacer efectivo el pago de la multa, al ser requerida, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá a su elección deducir el monto de la garantía que ha sido prestada, si fuere el caso, o suspender, o cancelar la licencia, convalidación, permiso, autorización, certificación u otra otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que lo habilite para la prestación del servicio.

ARTICULO 127. Fuerza pública. En el ejercicio de las facultades que le otorga esta ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarla a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusieren en peligro la seguridad de la aviación, personas o cosas.

ARTICULO 128. Procesos judiciales y medidas cautelares. La autoridad policial o judicial que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una actividad aeronáutica, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 129. Envío de información. Si durante la investigación de un accidente o una infracción a las disposiciones establecidas por esta ley, reglamentos y regulaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, determina la comisión de una infracción, falta o delito, remitirá la documentación pertinente y demás elementos de juicio, a la autoridad competente.

TITULO XVI ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL AERONAUTICO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 130. Concepto. El ingreso de material aeronáutico a la zona de tratamiento especial aeronáutico no da lugar al nacimiento de obligación tributaria alguna, encontrándose no afecto al pago de derechos e impuestos aduaneros, en tanto permanezca bajo control aduanero. Esta zona está ubicada dentro de zona primaria de aeropuertos internacionales. En el supuesto que estos no estén en condiciones de otorgar las facilidades necesarias, pueden ser ubicadas en zonas consideradas primarias fuera de los límites del aeropuerto, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación sobre la materia.

ARTICULO 131. Beneficios. Gozan del beneficio de la referida zona, respecto de los bienes necesarios para sus operaciones, las personas individuales y jurídicas nacionales o extranjeras que realicen o exploten actividades de aviación comercial o general, del ámbito nacional o internacional y que cuenten con sus respectivos certificados de operación y explotación; las que presten servicios de atención en tierra a aeronaves, servicios de aprovisionamiento o estaciones reparadoras, que se encuentren debidamente autorizadas. Las personas que se acojan al presente régimen deben llevar un sistema de control de entradas y salidas del material aeronáutico.

ARTICULO 132. Control. La Dirección General de Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, coordinarán para establecer las directivas y procedimientos necesarios y adoptar las medidas para la debida aplicación del presente régimen, controlando la recepción, ingreso y salida del material aeronáutico y señalando la documentación correspondiente, debiendo considerar los requerimientos de las actividades y servicios aéreos.

TITULO XVII MEDIO AMBIENTE

CAPITULO UNICO

ARTICULO 133. Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, así como las personas individuales o jurídicas que realicen actividades aeronáuticas y aeropuertos, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente, particularmente con relación a la homologación de ruido y emisión de contaminantes, en atención a lo dispuesto por disposiciones nacionales sobre la materia, el reglamento correspondiente y lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

TITULO XVIII OTRAS ACTIVIDADES AERONAUTICAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 134. Club Aéreo. Se considera club aéreo a toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de instrucción y sin fines de lucro.

ARTICULO 135. Autorización y regulación de otras actividades aeronáuticas. La Dirección General de Aeronáutica Civil, autorizará, reglamentará, regulará y supervisará las siguientes actividades aeronáuticas:

- a) Aeronaves agrícolas.
- b) Paracaidismo, ultralivianos y planeadores.
- c) Globos aerostáticos y dirigibles.
- d) Trabajos aéreos.
- e) Otras actividades aeronáuticas.

TITULO XIX DISPOSICIONES TRANSITORIAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 136. Derechos Existentes. Todas las personas, individuales o jurídicas, que al momento de entrar en vigencia esta ley posean certificados de aeronavegabilidad, licencias de piloto de cualquier categoría o de personal aeronáutico, derechos de explotación de servicios aeroportuarios y de servicios de transporte aéreo, o cualquier otro derecho relacionado con esta actividad y otorgado legalmente continuarán en el pleno goce del mismo hasta su vencimiento o antes de él si es solicitada modificación de la condiciones.

TITULO XX DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO UNICO

ARTICULO 137. Derogación. Se deroga el Decreto Número 100-97 del Congreso de la República, Ley de Aviación Civil, el Acuerdo Gubernativo 34-99 que contiene el Reglamento de la Junta Consultiva de Aviación Civil y toda disposición de carácter ordinaria o reglamentaria que se oponga a lo establecido a la presente ley.

ARTICULO 138. Reglamento. El Organismo Ejecutivo deberá emitir el reglamento de la presente ley, en un plazo no mayor de treinta días posteriores a la vigencia de este decreto.

ARTICULO 139. Vigencia. El presente decreto entrará en vigencia a los treinta (30) días después de su publicación en el diario oficial.

PASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCION, PROMULGACION Y PUBLICACION.

DADO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS DIECIOCHO DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL.

**JOSE EFRAIN RIOS MONTT
PRESIDENTE**

**CARLOS WOHLERS MONROY
SECRETARIO**

**SULEMA FRINE PAZ DE RODRIGUEZ
SECRETARIA**

BIBLIOGRAFÍA

1. Breve Historia de la Aviación Civil en Guatemala, proporcionada por Aeronáutica Civil.
2. Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, proporcionada por el Coronel Bertin Salvador Salguero.
3. Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca 1971.
4. Rodríguez Morales, Haydee Judith. Inicios de la Aviación en Guatemala desde el año 1911 hasta la muerte del Coronel Jacinto Rodríguez Díaz. Guatemala 1985.
5. National Geographic. 100 años de la Aviación. 2003.
6. Ley de Aviación Civil.
7. www.google.com, Historia de la Aviación del Salvador, octubre, 2004.
8. www.google.com, Historia de la Aviación, octubre, 2004.
9. www.terra.com, Historia de la Aviación en Venezuela, octubre, 2004.

**Universidad San Carlos de Guatemala
Facultad de Humanidades
Maestría en Docencia
con Especialidad en Evaluación Educativa**

HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN GUATEMALA

NORA JEANNETTE ARIAS TORRES

Guatemala 2005

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	4
 CAPÍTULO 1	
Historia de la Aviación	6
1.1 Primeros Pasos de la Aviación.....	6
1.2 Período de 1800-1900.....	7
1.3 Surgimiento del Primer Vuelo.....	10
1.4 Período de la I Guerra Mundial.....	12
1.5 Período Posguerra Mundial I.....	13
1.6 Período de la II Guerra Mundial.....	15
1.7 Período Posguerra Mundial II.....	16
 CAPÍTULO 2	
Orígenes de la Aviación en Guatemala.....	18
2.1 Pioneros de la Aviación en Guatemala.....	20
2.1.1 Dante Nannini.....	20
2.1.2 Jacinto Rodríguez Díaz.....	21
2.1.3 Oscar Morales López.....	22
2.1.4 Miguel García Granados.....	23
2.2 Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca.....	23
2.2.1 Aviación Militar 1911-1929.....	23
2.2.2 Cuerpo de Aeronáutica Militar 1929-1944.....	31
2.2.3 Fuerza Aérea Guatemalteca 1945-1979.....	36
 CAPÍTULO 3	
Beneficios y obstáculos de la Aviación en Guatemala	42
3.1 Beneficios de la Aviación en Guatemala	42
3.2 Obstáculos de la Aviación en Guatemala.....	48
3.2.1 Suspensión de la Ayuda de los EUA.....	48

CAPÍTULO 5

Fundamentos Legales de la Aviación Civil.....	51
CONCLUSIÓN	57
ANEXO A	59
ANEXO B	64
BIBLIOGRAFÍA	91

INTRODUCCIÓN

A cien años de la aviación mundial, desde 1903 cuando los hermanos Wright volaron 37 metros en un Flyer, no cesó en cada rincón del mundo, el deseo de imitarlos y ser los pioneros cada cual en sus países y Guatemala, no fue la excepción, desde el señor Dante Nannini, Miguel Idígoras Fuentes, Jacinto Rodríguez Díaz y Oscar Morales López, pioneros de la aviación en Guatemala, hasta nuestros días, se ha ido formando una historia que hasta ahora no se ha plasmado en ningún documento.

Poco se ha dicho sobre la historia de la Aviación en Guatemala, hay varios documentos dispersos donde se pueden encontrar ciertos datos, aunque hay otros a los cuales no se puede acceder. En esta monografía se intenta recopilar, los inicios, que marcaron a la aviación desde 1911, las glorias y hazañas de nuestros pilotos, así como su evolución, beneficios y obstáculos que han tenido hasta el día de hoy.

La modalidad de la investigación fue por una parte bibliográfica. Asimismo se entrevistó a las principales autoridades de la Fuerza Aérea Guatemalteca, entrevistas con personal que ha estado involucrado en hechos históricos, consultas bibliográficas a documentos a los cuales tuve acceso y documentos bajados de la Internet.

En la primera parte se incluye lo más relevante de los inicios de la aviación mundial, para introducir al lector qué fueron los motivos que indujeron a inventar los aviones y cómo rápidamente Guatemala también quiso ser partícipe de esa aventura. En el segundo capítulo están los orígenes de la aviación en Guatemala, pioneros, hechos relevantes, hazañas, etc. Luego se hace un esfuerzo por apuntar lo más relevante de la historia de la Fuerza Aérea hasta la época de ahora, así como los obstáculos que ha tenido y sigue teniendo. En la parte final, en un anexo, incluye fotografías de los aviones que ha traído la Fuerza Aérea Guatemalteca, a través de los años.

Esta investigación pretende servir de ayuda para futuras investigaciones, por la importancia histórica del tema, pues nadie ignora, que la aviación dio paso al desarrollo en muchas áreas, cómo el transporte rápido de pasajeros, carga y correo, sin mencionar los beneficios que ha traído cuando ha habido catástrofes y desgracias. Así pues, que esta sirva de inquietud para abordar otros temas no abordados en la presente.

CAPITULO 1

HISTORIA DE LA AVIACIÓN

1.1 Primeros Pasos de la Aviación

Nadie habría imaginado que el primer vuelo con éxito fue precedido de siglos de sueños, estudios y experimentos. Antiguas leyendas cuentan con numerosas referencias a la posibilidad de movimiento a través del aire. Algunos sabios antiguos creían que para volar sería necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro más ligero que el aire. En el siglo V de nuestra era, se diseñó el primer aparato volador: la cometa o papalote. En el siglo XIII el monje inglés Roger Bacon, tras años de estudio, llegó a la conclusión de que el aire podría soportar un ingenio de la misma manera que el agua soporta un barco.

A comienzos del siglo XVI Leonardo Da Vinci analizó el vuelo de los pájaros e imaginó y diseñó modelos que años después resultaron realizables. Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas. Creó tres tipos diferentes de ingenios más pesados que el aire: el ornitóptero, máquina con alas como las de un pájaro que se podían mover mecánicamente; el helicóptero diseñado para elevarse mediante el giro de un rotor situado en el eje vertical y el planeador en el que el piloto se sujetaba a una estructura rígida a la que iban fijadas las alas diseñadas a imagen de las grandes aves.

Leonardo creía que la fuerza muscular del hombre podría permitir el vuelo de sus diseños. La experiencia demostró que eso no era posible. Da Vinci fue alguien muy importante pues aplicó por primera vez técnicas científicas para desarrollar sus ideas.

En 1742, el marqués de Bacqueville intentó cruzar el río Sena, con un aparato de alas batientes, pero no tuvo suerte, pues le faltaron las fuerzas durante su travesía, cayendo estrepitosamente al río.

1.2 Período de 1800-1900

El siglo XIX llega con varios ingenieros e inventores, que seguían ingeniándose para desarrollar más experimentos y caminos para poder llegar a fabricar. El ingeniero aeronáutico e inventor británico sir George Cayley, teórico futurista, comprobó sus ideas experimentando con cometas y planeadores capaces de transportar un ser humano. Diseñó un aparato en forma de helicóptero pero propulsado por una hélice en el eje horizontal. Sus méritos le llevaron a ser conocido por sus compatriotas como el Padre de la Aviación.

El científico británico Francis Herbert Wenham utilizó en sus estudios el túnel aerodinámico, sirviéndose del flujo del viento forzado en su interior para analizar el uso y comportamiento de varias alas colocadas una encima de otra. Fue miembro fundador de la Real Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña.

Otros personajes interesantes del mundo aeronáutico de la época fueron el inventor británico John Stringfellow y William Samuel Henson (patentó su máquina voladora de vapor) y quienes colaboraron al principio de la década de 1840, para fabricar el prototipo de un avión que pudiera transportar pasajeros. El aparato desarrollado por Stringfellow en 1848 iba propulsado por un motor de vapor y arrastrado por un cable y consiguió despegar aunque no pudo elevarse.

El ingeniero francés Clément Ader, fue el primero en nombrar a un aparato volador como avión, y hacia el año de 1890, logra que su aparato EOLE se eleve levemente del suelo, recorriendo con él cincuenta metros.

El inventor francés Alphonse Penaud fabricó un modelo que se lanzaba con la mano e iba propulsado por bandas de goma retorcidas previamente y consiguió en el año 1871 que volara unos 35 metros. Otro inventor francés, Víctor Tatin, diseñó un ingenio propulsado por aire comprimido y equipado con un rudimentario tren de aterrizaje de cuatro ruedas. Lo sujetó a un poste central y las dos hélices consiguieron elevar el aparato en vuelos cortos y de baja altura.

El inventor británico australiano, Lawrence Hargrave, desarrolló un modelo de alas rígidas que iba impulsado por paletas batientes movidas por un motor de aire comprimido. Voló 95 metros en 1891. El astrónomo estadounidense Samuel Pierpont Langley fabricó en 1896 un monoplano en tándem impulsado por un motor de vapor cuyas alas tenían una envergadura de 4,6 metros. El aeroplano hizo varios vuelos, recorriendo entre 900 y 1.200 metros de distancia durante un minuto y medio. Subía en grandes círculos; luego, al pararse el motor, descendía lentamente para posarse en las aguas del río Potomac.

Muchos esfuerzos se llevaron a cabo para imitar el vuelo de las aves con experimentos basados en paletas o alas movidas por los músculos humanos, pero hasta ese momento nadie lo logró. Merecen citarse el austriaco Jacob Degen entre 1806 y 1813, el belga Vincent DeGroof, que se estrelló y murió en 1874 y el estadounidense R. J. Spaulding quien patentó su idea del vuelo empujado por músculos en 1889.

Más éxito tuvieron quienes se dedicaron al estudio de los planeadores y contribuyeron al diseño de las alas, como el francés Jean Marie Le Bris, quien probó un planeador con las alas batientes, el estadounidense John Joseph Montgomery y el renombrado alemán Otto Lilienthal. Lilienthal realizó sus experimentos con cometas y ornitópteros pero los mayores éxitos los obtuvo con sus vuelos en planeador entre 1894 y 1896. En 1896 murió al perder el control de su aparato y estrellarse contra el suelo desde 20 metros de altura.

Percy S. Pilcher, de Escocia, que también había obtenido grandes éxitos con su planeador, tuvo asimismo un accidente mortal en 1899. El ingeniero estadounidense Octave Chanute consiguió en 1896 pequeños logros con sus planeadores de alas múltiples, pero su mayor contribución a la aviación fue su libro sobre los avances aeronáuticos *Progress in Flying Machines* (1894).

Los numerosos experimentos realizados con cometas durante esta época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre aerodinámica y estabilidad del vuelo. El inventor estadounidense James Means publicó sus resultados en los *Aeronautical Annuals* de 1895, 1896 y 1897. Lawrence Hargrave inventó en 1893 la cometa en forma de caja y Alexander Graham Bell desarrolló entre 1895 y 1910 diversas cometas en forma de tetraedro capaces de transportar a un ser humano en un pequeño alojamiento.

Entre 1890 y 1901 se realizaron numerosos experimentos con prototipos provistos de motor. El más importante fue el de Langley que en 1901 y 1903 probó e hizo volar sin piloto un aeroplano a un cuarto de escala de su tamaño real. Le llamó AERODROME y fue la primera aeronave más pesada que el aire provista de un motor de gasolina que consiguió volar. El modelo a escala real se terminó en 1903 y realizó dos pruebas que acabaron en desgraciados accidentes. El aviador alemán Karl Jatho intentó en 1903, también sin éxito, volar un modelo motorizado de tamaño real.

Los logros conseguidos a lo largo del siglo XIX aportaron los fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wright, pero los mayores avances se debieron a los esfuerzos de Chanute, Lilienthal y Langley a partir de 1885. En 1903 aún no se habían conseguido la estabilidad y el control necesarios para un vuelo prolongado, pero los conocimientos aerodinámicos y sobre todo el éxito de los motores de gasolina, que sustituyeron a los más pesados de vapor, permitirían que la aviación evolucionase con rapidez.

1.3 Surgimiento del Primer Vuelo

El día 17 de diciembre de 1903, cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsada por motor. El avión fue diseñado, construido y volado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno. El más largo fue el de Wilbur con 260 metros recorridos en 59 segundos. Al año siguiente continuaron mejorando el diseño del avión y su experiencia como pilotos a lo largo de 105 vuelos, algunos de más de 5 minutos.

En 1905 llegaron a recorrer 38,9 kilómetros en 38 minutos y 3 segundos. Todos los vuelos se realizaron en campo abierto, regresando casi siempre cerca del punto de despegue. Hasta 1906 nadie más consiguió volar en un avión. En ese año el húngaro residente en París, Trajan Vuia, realizó algunos saltos muy cortos y también lo consiguió Jacob Christian Ellehammer en Dinamarca.

El primer vuelo oficialmente registrado en Europa lo hizo en Francia el brasileño Alberto Santos Dumont y su trayecto más largo lo logró el 12 de noviembre de 1906 cubriendo una distancia de 220 metros en 22,5 segundos.

El aeroplano, registrado como 14-bis, había sido diseñado por él y construido en la primera fábrica de aviones del mundo, la de los hermanos Voisin en París. Su forma era la de una gran cometa en forma de caja en la parte trasera y otra pequeña en la delantera, unidas por la estructura cubierta de tela. El motor era un Levavasseur Antoinette de 40 CV y estaba ubicado junto con la hélice en la parte posterior. El piloto iba de pie en una cesta situada delante del ala principal.

Hasta entonces en Europa nadie consiguió volar más de un minuto hasta finales de 1907, en que lo logró Henri Farman en un avión construido también por Voisin.

En contraste con Europa, los hermanos Wright conseguían en Estados Unidos superar sus marcas día a día. El 3 de septiembre de 1908, Orville Wright hizo una demostración con un modelo más veloz para el Cuerpo de Señales del Ejército en Fort Meyer, Virginia. El 9 de septiembre completó el primer vuelo mundial de más de una hora y también por primera vez se transportó un pasajero, el teniente Frank P. Lamh, durante 6 minutos y 24 segundos.

Estas demostraciones se interrumpieron el 17 de septiembre a causa de un accidente en el que resultaron heridos Orville y su pasajero el teniente Thomas E. Selfridge, quien murió horas después a consecuencia de una conmoción cerebral. Fue la primera persona muerta en accidente de avión propulsado por motor. Entretanto Wilbur Wright, que había ido a Francia en agosto, completó, el 31 de diciembre, un vuelo de 2 horas y 20 minutos demostrando un control total de su avión con suaves virajes, subidas y descensos a su entera voluntad.

Cuando Orville ya se encuentra recuperado de sus heridas y con la colaboración de Wilbur, reanudó las demostraciones para el Cuerpo de Señales en julio de 1909 y cumplió sus requisitos a finales de mes. El aeroplano fue comprado el 2 de agosto y se convirtió en el primer avión militar operativo de la historia.

Permaneció en servicio activo durante dos años y después fue retirado y trasladado a la Institución Smithsonian en la ciudad de Washington donde puede contemplarse todavía.

Una figura importante entre los diseñadores, fabricantes y pilotos estadounidenses fue Glenn Hammond Curtiss, de Hammondsport, Nueva York. En 1907 realizó en solitario un vuelo en el dirigible construido por Thomas Baldwin, propulsado por un motor de motocicleta de la fábrica de Curtiss que él mismo había modificado. En mayo siguiente Curtiss voló, también en solitario, el aeroplano diseñado y fabricado por un grupo conocido como la Asociación de Experimentos

Aéreos, organizada por Alexander Graham Bell. Curtiss era uno de sus cinco miembros.

Con su tercer avión, el June Bug, el 4 de julio de 1908 Curtiss cubrió la distancia de 1.552 metros en 42,5 segundos y ganó el Trofeo Científico Americano, primer premio estadounidense concedido al vuelo de un avión. En Reims, Francia, el 28 de agosto del año siguiente, Curtiss ganó el primer torneo internacional de velocidad, al conseguir una marca de 75,6 km/h. El 29 de mayo de 1910 ganó también el premio New York World, dotado con 10.000 dólares, por realizar el trayecto desde Albany, en el estado de Nueva York, hasta la ciudad de Nueva York; y en agosto completó el trayecto desde Cleveland a Sandusky, Ohio, sobrevolando la costa del lago Erie.

En enero de 1911 consiguió ser el primer americano en desarrollar y volar un hidroavión. En Europa lo había conseguido el 28 de marzo de 1910 el francés Henri Fabre. El pionero en cruzar el Canal de la Mancha fue el ingeniero y piloto francés Louis Blériot. El día 25 de julio de 1909, durante 35,5 minutos recorrió 37 kilómetros, desde Calais, Francia, a Dover, Inglaterra, en un avión monoplano diseñado y fabricado por él mismo, el monoplano de su invención lo llamó BLERIOT IX, también fundó una fábrica de aeroplanos que trabajó para la aviación militar francesa, durante la primera Guerra Mundial.

Con la llegada de la primera Guerra Mundial, la aviación militar dio un gran salto, pese a que Francia y Alemania, tenían organizado su aviación militar entre los años 1909-1910. En el año de 1919, surgen las primeras compañías de navegación aérea europea, específicamente en Francia y Alemania, y en 1923, en Bélgica.

1.4 Período de la I Guerra Mundial

Durante los años posteriores a la I Guerra Mundial se realizaron grandes progresos tanto en el diseño de los aeroplanos como de los motores. Los aviones de

dos alas con los motores y las hélices situadas en la parte posterior pronto fueron sustituidos por aviones con los motores situados en la parte delantera.

Había muy pocos modelos de monoplanos, pero en cambio durante la guerra, ambos contendientes fabricaron enormes biplanos con dos, tres y hasta cuatro motores que en Europa fueron al principio del tipo rotativo, aunque pronto se sustituyeron por los modelos radiales.

En 1911 se completó el primer vuelo transcontinental en Estados Unidos, desde la ciudad de Nueva York hasta Long Beach en California. Lo consiguió el piloto estadounidense Calbraith P. Rodgers. Salió de Sheepshead Bay, en Brooklyn, Nueva York, el 17 de septiembre, al mando de un aeroplano Wright, y aterrizó en su destino el 10 de diciembre, 84 días más tarde. El tiempo real de vuelo fue de 3 días, 10 horas y 14 minutos.

1.5 Período Posguerra Mundial I

Durante la I Guerra Mundial se usaron como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire. Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo. Como consecuencia de la presión de la guerra fueron entrenados más pilotos y construidos más aviones en los 4 años de conflicto que en los 13 años transcurridos desde el primer vuelo.

Gran parte de los excedentes militares vendidos después de la guerra fueron adquiridos por aviadores formados y entrenados durante la misma, dispuestos a realizar con ellos cualquier actividad que les produjera ingresos económicos: transporte de pasajeros, fotografía aérea, propaganda (por lo general escribiendo los nombres de los productos en sus aviones), vuelos de instrucción, carreras aéreas y exhibiciones acrobáticas.

Los vuelos transoceánicos comenzaron con el NC-4. El vuelo de este enorme hidroavión se inició en Rockaway Beach, Long Island, el 8 de mayo de 1919 y finalizó el 31 en Plymouth, Inglaterra, tras varias escalas intermedias en Newfoundland, las islas Azores y Lisboa (Portugal). El primer vuelo trasatlántico sin escalas lo consiguieron los pilotos británicos John William Alcock y Arthur Whitten Brown. Entre el 14 y el 15 de junio de 1919, en poco más de 16 horas, volaron desde Saint John's, Newfoundland, hasta Clifden, Irlanda, y ganaron un premio de 50.000 dólares otorgado por el London Daily Mail.

El día 26 de enero de 1926 se inició en Palos de Moguer, España, el vuelo del Plus Ultra. Era un hidroavión DORNIER WALL con el que el piloto español, comandante Ramón Franco y su tripulación, tras varias escalas y algún incidente consiguieron llegar el 7 de febrero a Buenos Aires, Argentina.

Entre el 20 y el 21 de mayo de 1927 se completó el primer vuelo, bautizado como el Espíritu de San Luis, cruzando el océano Atlántico en solitario. Lo llevó a cabo el aviador estadounidense Charles A. Lindbergh desde la ciudad de Nueva York hasta París, recorriendo una distancia de 5.810 kilómetros en 33,5 horas. Lindbergh se convirtió con esta hazaña en uno de los pilotos más famosos de la historia de la aviación.

Pero nadie había conseguido cruzar el Atlántico sin escalas en dirección oeste, a causa de los vientos contrarios, hasta que entre el 12 y el 13 de abril de 1928 el capitán alemán Herman Köhl, el barón de la misma nacionalidad Gunther Von Hünefeld y el capitán irlandés James Fitzmaurice, tras salir de Dublín, Irlanda, volaron 3.564 kilómetros, hasta Greenly Island, Labrador.

Existía entonces una auténtica fiebre por ser los pioneros en realizar cualquier trayecto y así los australianos sir Charles Kingsford-Smith y Charles T. P. Ulm, junto con los estadounidenses Harry W. Lyon y James Warner, emprendieron la Southern

Cross y volaron desde Oakland, California, hasta Sydney, Australia, con un total de 11.910 kilómetros y escalas en Hawai, Islas Fidji y Brisbane, Australia.

1.6 Período de la II Guerra Mundial

La más grande de las compañías internacionales que operaban en el momento de comenzar la guerra era Pan American Airways. Junto con sus empresas subsidiarias y afiliadas servía una red de 82.000 millas en rutas que llegaban a 47 países y colonias en todos los continentes. Las exigencias de la guerra aceleraron el desarrollo de los aviones y se consiguieron importantes avances en los de bombardeo y combate, así como en el transporte aéreo de tropas paracaidistas, tanques y equipo pesado.

De esta forma y por primera vez en la historia, la aviación se convirtió en el factor más decisivo en el desarrollo de la guerra. También se extendió con rapidez la fabricación de pequeños aviones. Bajo la supervisión del programa de entrenamiento de pilotos civiles, patrocinado por la Administración Civil Aeronáutica de Estados Unidos, los operadores privados dieron grandes facilidades para la formación como pilotos de miles de estudiantes que se convirtieron así en la columna vertebral de las fuerzas aerotransportadas de los tres ejércitos.

Los aviones diseñados para uso privado encontraron también un amplio uso militar en todo el mundo, por eso en 1941 el Ejército y la Armada de Estados Unidos compraron grandes cantidades de aviones ligeros que dedicarían a diversas misiones militares. Como consecuencia de todo ello el número de aviones producidos en los Estados Unidos en 1944, alcanzó la importante cifra de 97.694, con un peso medio aproximado de 4.770 kilogramos por avión. En el mismo año, Alemania ponía en combate dos ingenios completamente nuevos en el mundo de la aviación: el primer avión reactor y el primer proyectil volante.

1.7 Período Posguerra Guerra Mundial II

En el año 1945 la producción de aeroplanos militares en Estados Unidos se redujo drásticamente, pero los pedidos de aviones civiles se incrementaron considerablemente. Al finalizar el año, los fabricantes tenían contratos para construir 40.000 aviones en contraste con la producción máxima de 1941 que fue de 6.844. De nuevo las líneas aéreas nacionales e internacionales norteamericanas rompieron las plusmarcas anteriores en todos los tipos de tráfico y consiguieron sustanciales mejoras con respecto a 1941.

Se redujeron las tarifas tanto de pasaje como de carga y en 1945 volvieron a operar todos los servicios comerciales internacionales. La experiencia obtenida en la fabricación de aviones militares durante la guerra, fue utilizada en la construcción de aviones civiles, al nada más terminar las hostilidades. Las compañías aéreas dispusieron de aviones más grandes y mas rápidos con adelantos como las cabinas presurizadas. Se mejoraron los aeropuertos, los pronósticos meteorológicos y las ayudas a la navegación fueron más eficientes y aumentó la demanda pública de transporte aéreo de pasaje y carga, que creció a niveles desconocidos hasta entonces gracias a la repentina prosperidad de la posguerra.

Se crearon los primeros organismos adecuados para la regulación de la aviación: la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), adscrita a la Organización de las Naciones Unidas –ONU-, con sede en Montreal (Canadá). Otra organización que surge a partir de la iniciativa de las compañías aéreas es la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), también con sede en Montreal y que agrupa a más de 100 empresas de transporte aéreo, por lo general de líneas regulares, unidas en este organismo para resolver sus problemas comunes.

El gran desarrollo de la aviación a escala mundial ha obligado a todos los países a establecer leyes y regulaciones que permitan un eficiente y seguro tráfico aéreo y a firmar convenios y protocolos internacionales como el de Tokio en 1963 o

el de La Haya en 1973. En la actualidad existen en la mayor parte de las naciones leyes sobre la navegación aérea, que junto con otras medidas han llevado a este medio de transporte a convertirse en uno de los más seguros y eficientes.

CAPÍTULO 2

ORÍGENES DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN GUATEMALA

A mediados del siglo XIX el guatemalteco Mariano de la Luz Morales, diseñó una máquina aérea, escribiendo un folleto titulado “Teoría sobre una Máquina Aerostática”, en el año de 1854. Don Mariano solicitó la colaboración al gobierno de Francia, por ser este país uno de los pioneros de la aviación, desconociéndose hasta la fecha los resultados de la misma.

El 30 de enero de 1848, don José María Flores, trabajó en la construcción de un globo, que al terminarlo, fue probado. Ascendió en él, inflado con aire caliente, a la plaza de toros de aquel entonces, situado donde hoy queda la estación central de los ferrocarriles.

El día del experimento, el pueblo se abalanzó a las calles y los techos de las casas cercanas, se llenaron de espectadores. Cuenta la historia que las personas estaban aglomeradas en las cercanías del Calvario y del edificio El Cielito, encontrándose entre los espectadores, el General Rafael Carrera, quien se hacía acompañar de otras personalidades, ocupando la tribuna de honor.

José María Flores, empezó a ascender muy decidido a lograr su hazaña, pero los gritos de exclamación se cambiaron en gritos de horror, cuando las llamas empezaron a consumir aquel globo, construido con gran ilusión, en medio de 30,000 asistentes, que presenciaron la agonía de aquel hombre que se extinguía en medio del abrasador fuego.

En el año de 1911, don Alberto de la Riva, ayudado por el maestro carpintero Víctor Ortiz, construyó una especie de planeador. Este planeador fue sometido a dictamen de una comisión gubernativa específica, integrada por el Capitán Chiagné y el ingeniero Enrique Invernizzio, que permitió vuelos única y exclusivamente con

peso muerto. Don Alberto de la Riva, al ejecutar su primer vuelo en dicho planeador, sufrió un leve accidente, pero el planeador se destrozó.

Los primeros vuelos efectuados en Guatemala, fue en el año de 1912, cuando la Secretaría de Fomento celebra un contrato para una semana de aviación, efectuada del 25 al 31 de marzo, con el señor Alfonso Farren, quien trajo al país dos aviones: un BLERIOT y un DEPERDUSSIN. Estos aparatos fueron piloteados por los aviadores Paul Wyss y F. Durafour.

Al año siguiente el gobierno de Guatemala, contrató al aviador Dante Nannini, quien se ofreció para organizar la primera academia de aviación, la cual queda integrada así: Director Luis E. Ferro; Profesor y Piloto Aviador Murdin Wood, Mecánico Frank Bang y Dante Nannini.

La primera academia de aviación se fundó el 30 de junio de 1914, con dos aviones: BLERIOT y NEWPORT, los cuales estaban desprovistos de aparato alguno, tales como brújula, nivel, etc. Con estos aparatos se inician las clases de aviación, siendo los primeros alumnos: Delfino Sánchez-Latour, José Minondo, Renato González, José Tripaluri y el Barón Ernesto De Merk. Esta Academia de Aviación se instaló al este de la ciudad de Guatemala, en el llamado Campo Marte.

El 11 de septiembre de 1929, durante el gobierno presidido por el General Lázaro Chacón, se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil, como una dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, por medio del Decreto Gubernativo 1,032.

Ese mismo año se inician los vuelos regulares, autorizando a la Compañía Pickwick Airways, Inc para realizar estas operaciones entre Guatemala, México y Estados Unidos. Realizaban tres vuelos semanales, transportando pasajeros y correo. Posteriormente el servicio se extendió a San Salvador, con vuelos diarios. También en ese mismo año la Compañía Pan American, que en Guatemala operaba

como Compañía Mexicana de Aviación, inicia sus vuelos con rutas entre Guatemala y Veracruz y entre Guatemala y Brownsville, Texas.

A medida de que las necesidades aeroportuarias crecieron, dieron paso a la construcción del Aeropuerto La Aurora, cuyas primeras actividades datan del año 1923, desplazando de esta manera al Campo de Marte, que fue la sede de los primeros experimentos que se llevaron a cabo en este país. En ese entonces el Aeropuerto La Aurora estaba construido con una pista de grama, la cual no era suficiente para satisfacer las necesidades de esa época. Sin embargo las necesidades de la Segunda Guerra Mundial, ayudaron al asentamiento de una base aérea en la finca La Aurora y la necesidades de construirla con pavimento para permitir la operación de naves aéreas basadas en el país, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con una longitud de 2000 metros.

En 1959 esta pista se extiende en 500 metros por cada extremo. El primer avión jet comercial que aterriza en la Aurora fue un DC-8 de Panavías en 1959.

El 30 de junio de 1966, se concluyó los trabajos de construcción de la nueva terminal aérea de pasajeros con un área de 77,200 metros², finalizándose los trabajos del edificio en el año de 1968.

En el año de 1948 se promulgó la primera Ley de Aviación Civil de Guatemala, la cual se sustituye por una nueva ley a partir del 7 de diciembre de 1997 y posteriormente con fecha 3 de marzo del año 2001 entra en vigor la Ley actual, contenida en el Decreto 93-2000 del Congreso de la República.

2.1 Pioneros de la Aviación en Guatemala

2.1.1 Dante Nannini

Primer piloto aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, nacido en la ciudad de Guatemala, el 13 de septiembre de 1888, hijo de los señores Aurelio Nannini y Socorro Sandoval de Nannini. Desde muy chico notaron la inclinación por el vuelo,

pues conocía las proezas que hicieron los primeros hombres, en sus intentos por surcar el cielo en globos y posteriormente en aviones.

En el año de 1906, partió a los Estados Unidos de América, trabajando para una fábrica de aviones de San Francisco, California, sumergiéndose en el aprendizaje de la aviación. En 1910 se traslada a Nueva York, en donde se inscribe en la Escuela de Aviación de Moisant, y se gradúa como Piloto Aviador, regresando de inmediato a Guatemala. Fue dado de alta en el ejército de Guatemala como piloto aviador, organizando la academia de aviación en el año de 1914, como ya se hizo referencia.

Al iniciarse la primera Guerra Mundial, Nannini se va a luchar al lado de los aliados italianos, como buen patriota, y se alista en la Real Fuerza Aérea Italiana, para combatir en las fuerzas del Rey Víctor Manuel, contra Alemania y Austria, conquistando numerosos triunfos. Desafortunadamente, la muerte lo sorprende de regreso a Guatemala, cuando enfermó de influenza en la ciudad de Nueva York, en donde murió el 11 de enero de 1919. Sus restos fueron repatriados el 14 de febrero del mismo año, donde fue sepultado en el Cementerio General.

2.1.2 Jacinto Rodríguez Díaz

Nació el 16 de agosto de 1899, en el departamento de Totonicapán. Hijo de Justo Rodríguez De León y María Díaz Barrios. Hizo sus estudios en la Escuela Militar, actual Escuela Politécnica, obteniendo los despachos de subteniente de Infantería el 10 de junio de 1917 y pasó como ayudante de la Plana Mayor Presidencial del Licenciado Manuel Estrada Cabrera en el 1918.

Por medio de un acuerdo gubernativo del 11 de mayo de 1919, Rodríguez Díaz es enviado en una beca, a estudiar aviación a los Estados Unidos de Norte América, ingresando a la escuela de aviación militar Philadelphia Aero Service corporation. Se graduó el 12 de mayo de 1920 y le fue otorgado el título del Club Aéreo de los Estados Unidos.

A su regreso a Guatemala, en julio de 1920, su protector el Presidente Estrada Cabrera, había sido derrocado, por lo que no pudo integrarse inmediatamente a la aviación militar. Posteriormente el instructor francés Louis Fromont, le ponía obstáculos para que se incorporara a la aviación. El deseo de poner en práctica los conocimientos adquiridos, lo llevaron a México el 21 de enero de 1922, causando alta en la Segunda Escuadrilla del Escuadrón Bimotor de Bombardeo, como Teniente Piloto Aviador.

Cuando siente el deseo de volver a Guatemala en ese mismo año, se muda a las cercanías de Santo Tomás la Unión, municipio del departamento de Suchitepéquez, en donde su padre le había comprado casa y también le había instalado una farmacia.

2.1.3 Oscar Morales López Penagos

Por disposición también del Gobierno de Guatemala y en calidad de becado, partió a la Escuela de Brooks Field, San Antonio, Texas, Estados Unidos de América, el 11 de febrero de 1927 para continuar estudios de aviación. Luego pasó a la Escuela Táctica de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, Langley Field, Hampton, Virginia, el 31 de agosto de 1927, obteniendo el diploma de Piloto Aviador Militar, el 30 de junio de 1928.

Posteriormente y para adelantar cursos pasó a Fort Crockett, Galveston, Texas, el 31 de julio de 1928, permaneciendo ahí hasta el 3 de mayo de 1929. El 27 de marzo del mismo año, llevó a cabo el primer vuelo internacional en un aparato WACO cubriendo las siguientes rutas: Galveston-Tampico-México-Miahuatlán-Chimaltenango-Guatemala, aterrizando el 20 de abril de ese mismo año. Proeza que le contó para ser declarado As de la aviación guatemalteca. Regresó a Guatemala, como piloto aviador de la Escuela Nacional de Aviación, el 4 de mayo de 1929.

2.1.4 Miguel García Granados

Por medio del acuerdo gubernativo del 12 de mayo de 1920, se le confirió una beca a Miguel García Granados, para efectuar estudios de aviación en los Estados Unidos de América, en la Escuela de Señales de Fort Leavenwoeth, Kansas, donde obtuvo el título de Piloto Aviador. El 13 de marzo de 1921 pasa a un campo llamado Post Field, donde se graduó de Piloto Aviador de Observación Aérea.

Cuando regresa a Guatemala en diciembre de 1921, efectuó un viaje de buena voluntad Guatemala-La Habana-Washington-México-Guatemala, del 25 de julio de 1929 al 14 de agosto del mismo año, en compañía de Carlos Merlén. Murió en Guatemala, el 10 de marzo de 1968.

2.2 Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca

Al hablar de aviación nacional, necesariamente tenemos que hablar del desarrollo y fundación de la Fuerza Aérea Guatemalteca, pues el origen y desarrollo de la misma, está en el seno de ella. La dividiremos en 3 etapas, de las cuales su división marca la evolución, diferencias operadas ininterrumpidamente en el proceso de superación.

1. Aviación Militar 1911-1929;
2. Cuerpo de Aeronáutica Militar 1929-1944;
3. De 1945 a la fecha.

2.2.1 Aviación Militar 1911-1929

En 1911 los compatriotas Don Alberto De La Riva, con ayuda de su carpintero Víctor Ortiz, construyeron un avión llamado EL PLANEADOR. Pero debido a los pocos recursos con que se contaba en aquel momento, no se obtuvo el producto esperado. Tiempo después, renació el entusiasmo y el Gobierno de

Guatemala, se interesó por el problema contratando al Piloto Aviador Dante Nannini, guatemalteco de nacimiento e italiano por ascendencia.

Dante Nannini fue el fundador de la Primera Escuela de Aviación en el año de 1914, como ya se mencionó anteriormente. Para ese momento se contaba con dos aeroplanos un FARMAN y un BLERIOT, con los cuales se dio principio a la instrucción, figurando entre los primeros alumnos los señores Delfino Sánchez Latour, José Minondo, Donato González y el señor De La Riva, quienes con mucho entusiasmo se dedicaron a sus prácticas.

Lamentablemente fallece, en 1919, Dante Nannini, pero a pesar de tan significativa pérdida, los ánimos no decayeron y los norteamericanos Wood, Mierly, Willi y Jersen, continuaron impartiendo instrucción. Cuando recién finalizó la contienda mundial de 1914, y posterior caída del gobierno presidido por el Licenciado Manuel Estrada Cabrera, a raíz del movimiento unionista de 1920, asumió la presidencia Don Carlos Herrera, durante cuya administración fue solicitada a Francia una misión de instructores para el Ejército de Guatemala. Esta arribó a Guatemala el 1º de mayo de 1920.

Con dicha misión, enviaron armamento, y, a la vez también se adquirieron aviones BLERIOT 11y AVRO 504k de construcción inglesa. En aquella época, el Campo de Aviación se encontraba en el Campo Marte, haciendo las veces de Hangar una barraca de madera, situada en el lugar que hoy ocupa la Tribuna del Ejército.

Dentro de esta improvisada instalación se encontraban restos de aviones destruidos, siendo el más aceptable el BLERIOT, el cual tenía el tren de aterrizaje torcido y amarrado con alambres. Se trataba de un monoplano, desprovisto de alerones; el plano era flexible del centro a sus extremos y el piloto gobernaba la incidencia por medio de una cadena que pasaba por la cabina hacia el porte de mando.

Esta misión francesa estaba integrada por varios instructores que como se consigna, venía dispuesta a asesorar a las fuerzas armadas de Guatemala y se distribuía así: Comandante Gastón Contresti, Jefe e Instructor de Artillería; Capitán Camilo Chartier, Instructor de Infantería; Capitán Luis Roche, Instructor de Músicos Militares; Teniente de Aviación Louis Fromont, Instructor de Vuelo; Sub-oficial Ingeniero Aeronáutico Edgar Jeanneau, Instructor de Mecánica y Mantenimiento de Aviación.

Salvador Herrera, hermano del presidente, viajó a Europa, para comprar en Inglaterra dos aviones AVRO-504 con motores franceses RHONE, volviendo del viaje en mayo de 1921, principiando de esta manera las clases de aviación.

Por acuerdo gubernativo, el 29 de junio de 1921, se crea la Escuela de Aviación Nacional, tanto para pilotos, como para mecánicos. La primera promoción de aspirantes a pilotos aviadores militares la integraban seis personas, entre los cuales figuraban el General Miguel Ydígoras Fuentes, el Coronel Oscar Morales López, Edilberto Taracena, Federico Flores Cavaría, Oscar Rodríguez López y Carlos Gálvez.

Debido a las condiciones poco favorables que reunía el Campo Marte como Aeródromo, se dispuso su cambio a los campos de La Aurora, procediéndose en consecuencia a habilitarse para tal objeto.

El 1º de agosto de 1921, se da inicio a la limpieza de los campos de La Aurora, derribando cipreses, eucaliptos y otros árboles. El Ministro de la Guerra, Emilio Escamilla, dio la orden para que del Fuerte de San José, enviaran una sección de tropa, equipada con piochas, machetes y sierras de mano. Estas personas estuvieron bajo la dirección del Ingeniero Edgard Jeanneau y de los tenientes Rodríguez Díaz y Morales López.

Entraba ya el mes de septiembre de 1921 cuando se celebraba el centenario de nuestra independencia nacional, siendo el día 15, se efectuó el traslado de un avión BLERIOT a la Aurora, un AVRO-504 y restos de algunos aviones propiedad de la Fuerza Aérea Norteamericana.

En el otro AVRO-504, se dio inicio a la instrucción de los alumnos, la cual duró muy poco, pues el Ministro de la Guerra Emilio Escamilla, le solicitó al Teniente Fromont, que lo llevara a realizar una inspección a terrenos de su propiedad en el Lago de Amatitlán. Posteriormente le pidió que lo llevara a dar una vuelta sobre el volcán de Agua y como el vuelo se demoró más tiempo de lo previsto, se quedaron sin combustible, provocando un accidente en donde el avión se rompió totalmente, pero para fortuna sin desgracias personales.

En 1924 se adquieren un COUDRON G-3, un NEWPORT 21 y un MORANE SAULNIER MS-35 "PARASOL".

En aquel entonces, el piloto Fromont compró un avión marca COUDRON G-3 y más tarde lo vendió al Gobierno para instrucción, la misión francesa terminó su contrato en 1923, quedando como jefe otro francés Edmundo Durel, quien posteriormente falleció en compañía de Juan Domergue, en un accidente aéreo que en esta forma dejó a la aviación sin otro aparato, quedando en consecuencia solo un AVRO 504k.

Tiempo después, el Ministerio de Agricultura solicitó un vuelo de inspección en jurisdicción de Chimaltenango; fue preparado el avión y como a las 12:00 horas del día en que se efectuó el vuelo, el cual luego de permanecer aproximadamente 30 minutos en el aire, se supo que se había precipitado a tierra, en terrenos del municipio de Comalapa, Chimaltenango. Los restos del aparato fueron trasladados por medio de un camión, hasta la Ciudad Capital donde se procedió a su inmediata reparación para quedar disponible para vuelo poco tiempo después.

El otro AVRO se accidentó cerca de Pamplona, cuando era tripulado por el Coronel García Granados y un alumno, resultando ambos con heridas y golpes leves.

En esa misma época se tuvo la visita de cinco aviones salvadoreños marca LINCOLN STANDARD, de los cuales solo uno consiguió regresar a su base, en virtud de haber sufrido diversos accidentes los cuatro restantes.

Para 1925, el mecánico Jeanneau con dinero propio partió hacia Francia con el propósito de comprar aviones. Regresó a Guatemala con dos aeroplanos un MORANE SAULNIER y un NEWPORT 21. Con estos aparatos que realizaron varios vuelos de exhibición, tanto en esta capital como en Quetzaltenango. Estos aparatos fueron vendidos tiempo después al Gobierno de la República y continuó volando por algún tiempo el MORANE. El NEWPORT se desarmó. En esa época se le consideró como un avión verdaderamente veloz. Lamentablemente no se volvió a armar otra vez.

Jeanneau, siendo contratado nuevamente por la aviación nacional, efectuó junto al Coronel García Granados, varios viajes al interior de la República en busca de campos de aterrizaje adecuados, habiendo realizado un recorrido de 1500 kilómetros, que incluían los siguientes lugares: Barberena, Jutiapa, Esquipulas, El Progreso, Zacapa, El Rancho, Cobán, Salamá, San Jerónimo y la ciudad Capital.

Una semana más tarde hicieron el viaje nuevamente, pero esta vez en moto, llegando a Chimaltenango, Quetzaltenango, Totonicapán, Huehuetenango, Santa Cruz del Quiché y Retalhuleu. Hablaron con los alcaldes de los respectivos departamentos, para que cuando estuvieran listos los campos, les avisaran para llegar a la inauguración.

Se inauguró primeramente, el de San Jerónimo, en Salamá, el 11 de marzo de 1926. Seguido por el de Zacapa el 7 de abril; Jalapa el

11 de abril; Esquipulas 28 de abril y en mayo de 1926 Huehuetenango y Santa Cruz del Quiché.

Algún tiempo después, siendo Jefe de la Aviación el Coronel García Granados y estando próximo a inaugurarse el Campo San Marcos, dispuso ir a bautizarlo, habiendo volado a bordo del AVRO, el cual se había accidentado en Chimaltenango, y por tal motivo recibió el nombre de SAN MARCOS.

Transcurrido algún tiempo, estuvo listo para ser usado el Campo de Aviación de Chiquimula, por lo que también se dispuso lo necesario para efectuar una visita a esa ciudad. Partieron entonces los Coroneles García Granados y Jacinto Rodríguez Díaz.

El primero tripulaba el SAN MARCOS y el segundo el MORANE. Dado que el vuelo se realizó en invierno, la pista no ofrecía condiciones favorables y en tal virtud al aterrizar el Coronel García Granados, estrelló su aparato, destruyéndose completamente. Inmediatamente después de él, trató de aterrizar Rodríguez Díaz, corriendo igual suerte pues luego de dar varios tumbos quedó destruido a la par del otro.

El Petén, era un departamento al cual nadie había llegado, pero García Granados y Jeanneau, en junio de 1926, a bordo del MORANE, partieron rumbo a Flores Petén, realizando el viaje en dos horas y cuarenta minutos.

En 1926 el gobierno mexicano obsequió al de Guatemala un AVRO 504k con motor alemán marca Siemens, bautizado más tarde con el nombre de Benito Juárez, en honor del Prócer de la independencia mexicana y Benemérito de las Américas. Por algún tiempo estuvo realizando varios vuelos en diferentes partes de la república, hasta que terminó sus días en El Quiché, cuando era tripulado por el Coronel Rodríguez Díaz, que lo accidentó en la maniobra de aterrizaje pues con el tren, se llevó unos cables del alumbrado eléctrico.

Hacia el año 1927, hizo escala en Guatemala, en viaje de buena voluntad que se realizaba por los países centroamericanos, el Coronel Charles Lindberg en el avión RYAN, que utilizara para la travesía del Atlántico. En ese año hicieron escala también los aviadores franceses Costes y Le Briz, tripulando otro Breguet, con el cual hicieron la travesía desde España a la América del Sur.

Aprovechando el entusiasmo existente en el pueblo por la aviación en ese tiempo, se realizó una semana Pro- Aviación nacional, del 19 al 27 de noviembre de 1927, con el objeto de recaudar fondos destinados a la compra de aviones, lo cual fue todo un éxito, pues en aquel entonces lograron recaudar Q54,000. Con el dinero reunido salieron rumbo a San Francisco California, Estados Unidos de América, a la compra de aeronaves, los coroneles García Granados y Rodríguez Díaz, habiendo traído a su regreso aparatos RYAN ST-A de cinco pasajeros cada uno; los cuales llegaron a Guatemala vía marítima. Dichos aparatos los compraron a Mahoney Aircraft Company con motores Wright de 220 caballos de fuerza y un costo aproximado de Q15,000.00 cada uno, los cuales a su regreso fueron bautizados con los nombres de CENTROAMÉRICA, GUATEMALA Y TECÚN UMÁN.

Durante la ausencia del Coronel García Granados, se hizo cargo de la Jefatura de la Aviación interinamente el Capitán Ricardo Rodas, quien consultó con el cuerpo de mecánicos sobre la posibilidad de reparar el MORANE destruido en Chiquimula, acordándose, dadas las posibilidades de éxito, proceder de inmediato a las labores de restauración del mencionado aparato. Faltando cinco días para el regreso de García Rodríguez y Rodríguez Díaz, se hizo la prueba de rigor yendo como pasajero el Mayor de Aviación David Rodríguez Moran, obteniéndose un resultado alta y sorprendentemente satisfactorio. Este avión fue bautizado con el nombre de la CUCARACHA. Las personas que tomaron parte en la reparación y re acondicionamiento de dicho aparato fueron Don Manuel Ovando, Luis Enríquez y David Rodríguez Morán, todos ya desaparecidos.

Un dato curioso, la famosa CUCARACHA también terminó sus días en El Quiché, constituido en aquel entonces en tumba de aviones, tripulado por Jacinto Rodríguez Díaz y Carlos Merlen.

El 28 de diciembre de 1927, el piloto aviador norteamericano Charles A. Lindbergh, anunció desde México su salida para Guatemala, teniendo estimado arribar, si las condiciones climáticas lo permitían, a la una de la tarde aproximadamente. En Guatemala su llegada sería anunciada con sirenas de los ferrocarriles y de diversos talleres.

Charles Lindbergh viajó sin copia de ruta alguna que lo guiara, pues no fueron solicitadas a las autoridades de Guatemala en México. Ese mismo día, cientos de personas esperaban la ansiada llegada de él. El General Lázaro Chacón junto con su gabinete y su estado mayor, llegó a las doce menos cuarto del día.

El famoso aviador del Espíritu de San Luis, arribó a Guatemala a la una de la tarde con treinta y nueve minutos, su llegada fue muy especial, pues la aviación nacional principiaba a formarse en ese entonces.

En 1928, corriendo el mes de abril, la compañía PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS principió a operar en Guatemala, utilizando dos trimotores marca FORD que estacionaba frente al Hangar No. 1 de la Fuerza Aérea Guatemalteca, por carecer de local adecuado. En este mismo año el avión CENTROAMÉRICA, efectuó un vuelo por las restantes repúblicas del Istmo, habiendo regresado en vuelo sin escalas por el Coronel Rodríguez Díaz y Carlos Merlen.

En 1929 se suprime la Escuela Nacional de Aviación y se crea el cuerpo de Aviación Militar de Guatemala, durante ese mismo año se había establecido una línea de aviones RYAN de 6 pasajeros cada uno, con los que se efectuaban vuelos al interior de la República en forma regular. Dentro de las cosas importantes acaecidas ese mismo año, cabe mencionar la llegada del Teniente Coronel Oscar

Morales López en el avión RYAN, WACO TAPERING modelo T-10 bautizado EL QUETZAL procedente de Galveston, Texas.

2.2.2 Cuerpo de Aeronáutica Militar 1929-1944

En el año 1929, la Compañía de Aviación PICKWICK estableció una línea con aviones RYAN de seis pasajeros, haciendo varios vuelos dentro del país. Ese mismo año el Coronel García Granados, tripulando el avión GUATEMALA, efectuó un vuelo a Washington con escala en la Habana, Cuba, yendo acompañado del mecánico Carlos Merlen. El propósito era traer otro avión destinado al Coronel Morales López.

Algún tiempo después se llevó a cabo la rifa de un automóvil PONTIAC, y con el dinero que se logró recaudar en la rifa, partió Morales López hacia los Estados Unidos, con el propósito de comprar un aeroplano. Días después regresó a bordo del avión denominado EL QUETZAL, procedente de Galveston, Texas teniendo un viaje muy problemático.

Con el objetivo de incrementar el número de aviones, fueron comprados a Francia cuatro aeroplanos marca POTEZ y dos MORANE. De los primeros realmente llegaron sólo dos pues los otros se dañaron al romperse las cajas que los contenían. Al año siguiente la compañía vendedora, les reemplazó los dos aparatos destruidos.

El 28 de septiembre el RYAN CENTROAMÉRICA, se accidentó en el callejón de dolores (hoy 9ª. Calle "A") destrozándose completamente y pereciendo el Piloto Jacinto Rodríguez Díaz, juntamente con dos pasajeros que le acompañaban.

El 8 de diciembre de ese año, se lamentó otro accidente, Carlos Merlen piloteando el WACO EL QUETZAL, durante la maniobra de descolaje capoteó su aparato.

El 27 de agosto de ese mismo año, fue la inauguración del Campo de Aviación de Mazatenango, motivo por el cual partieron hacia aquel lugar un POTEZ y un RYAN, en compañía de una avioneta BARLING. Al día siguiente de la inauguración se estrelló esta avioneta, siendo tripulada por el Teniente Mauricio Téllez.

Seguidamente llegaron a Guatemala, los tres primeros aviones marca FLETE, destinados a la Compañía Nacional de Aviación, habiéndose destrozado uno de ellos a los dos meses de haber llegado. El hecho ocurrió cerca de la Aduana Central yendo como piloto el Capitán Ellen. Con el seguro del incendio del Hipódromo del Sur, fueron comprados dos aviones WACO; destruyéndose uno de ellos en Chiquimula, piloteado por García Granados, quien en tal ocasión iba acompañado del Coronel Arturo Letona Batres, ambos resultaron ilesos.

El otro WACO resultó destruido en El Quiché, cuando efectuaron un vuelo los Coroneles Morales López y Altolaquirre.

El 16 de diciembre de 1933 cayó el RYAN EL QUETZAL, en los barrancos del laberinto, donde posteriormente se asentó la Base Militar “La Aurora”, en donde falleció el Piloto Juan B. Laylle, así como el Mecánico Andrés Valdenaire, con la consiguiente destrucción del avión.

En 1934 se compraron cuatro aviones marca WACO YMF-7 y un SPARTAN NS-15. El avión SPARTAN fue reacondicionado en los talleres del Cuerpo, junto con los tres POTEZ, un MORANE, EL QUETZAL y otro WACO que al ser habilitado le correspondió el número 20.

En la misma época se llevó a cabo una nueva organización dentro del personal de los talleres, creando secciones para el mantenimiento de los aviones. Con la llegada del Instructor francés Henry Massot, se fundó formalmente la Escuela de Aviación Militar, adscrita a la cual inició también sus labores, la Escuela de Mecánicos, siendo primer Director de ambas el mencionado Coronel Massot.

En 1935 se compraron cinco aviones franceses marca COUDRON para entrenamiento y el 30 de junio del año siguiente, 1936 se destruyó el primero, piloteado por el Teniente Nicolás De León, quien se accidentó en el Campo de Marte en las celebraciones del Día del Ejército. Fue en este mismo año que se inauguró el edificio que ocupó la Aduana y Capitanía del Aeropuerto La Aurora, (actual sede del Cuartel General de la Fuerza Aérea Guatemalteca).

Llega 1936 y felizmente se inaugura el edificio del Aeropuerto “La Aurora”, instalaciones que en la actualidad constituyen el edificio principal y Cuartel General de la Fuerza Aérea de Guatemala, constituyendo un aeropuerto moderno para la época por las facilidades con que contaba.

A partir de ese año se modificó el nombre del Comando llamándosele Cuerpo de Aeronáutica Militar, también se compró un hangar, construido completamente de metal al que se le asignó el número 3 siguiendo la nomenclatura iniciada con los primeros dos; en aquella época llegaron procedentes de Albrook Field, Zona del Canal, Panamá, 60 aviones propiedad del Ejército de los Estados Unidos de América, los cuales iban hacia aquel país.

En julio de 1938 se compran 12 aviones RYAN ST-A/PT-20 para entrenamiento de los pilotos aviadores, realizándose el montaje de los mismos en los talleres del cuerpo, al año siguiente.

El 5 de febrero de 1939, marcharon con rumbo a las hermanas repúblicas de Centroamérica y Panamá en un vuelo de Buena Voluntad con 5 aviones RYAN y 5 WACOS, tripulados por Coroneles H. Massot, R. Rodas y TM. Letona; Capitán R. Díaz Durán, Mayor A. Letona, Tte. A. Altolaquirre, G. Yurrita N., M.A. Ponciano, S. Rizon y E. Larrieu; como mecánicos: Capitán L. Girón C., Sargentos F. Mc Donald, Luna, Cabos R. Mendoza y F. Custodio. Llegaron a Albrook y retornaron días más tarde sin novedad.

El Capitán Ricardo Díaz Durán a bordo del RYAN No. 32 cayó en las cercanías del Campo de Aviación Huehuetenango el 3 de mayo de 1939, destruyéndose la nave y falleciendo el piloto dos horas después del accidente. En el mes de agosto del año siguiente de 1940 se desarmaron el último MORANE, tres POTEZ y el WACO EL QUETZAL.

Con la llegada de 1942 se finalizan los trabajos de nivelación, ampliación y construcción de la pista asfáltica del Aeropuerto “La Aurora”, casi simultáneamente entra a funcionar la Escuela Militar de Aviación en el Aeródromo “Los Cipresales”, en la zona 6 de la ciudad, siendo su primer Director el Coronel P.A. Marco Asturias Sobral.

Posteriormente le sucedieron como Directores después el Coronel P.A. Arturo Altolaquirre Ubico, el Coronel Horacio Peláez Vela, Coronel P.A. Gerardin Mazariegos, Coronel P.A. Julio Ernesto Gálvez Rosales, Coronel P.A. José Luis Lemus Ramis y el Coronel Adolfo Búcaro Moreira, quién fue el último de los Directores de la Escuela Militar de Aviación, que lamentablemente se cerró.

En marzo de 1943, partieron rumbo a los Estados Unidos de América, los Coroneles Jorge Ruiz, Rodolfo Mendoza, Ricardo Rodas, Arturo Letona, Arturo Altolaquirre Ubico, y como mecánico el sargento Félix Mc Donald, con el propósito de comprar tres aviones VULTEE y dos STEARMAN. Estos llegaron volando en abril y por esa misma época los Estados Unidos vendió a Guatemala siete Cazas BOEING P26 a un precio simbólico.

En el mes de junio salieron con el mismo destino, con el objetivo de comprar varios aviones de entrenamiento AT-6 los pilotos: Arturo Altolaquirre, Rodolfo Mendoza y Ricardo Rodas. Cumplido su cometido retornaron a la patria el 24 de dicho mes. Por ese tiempo llegaron a Guatemala piloteados por aviadores guatemaltecos, destinados a la Escuela de Aviación Militar, once aviones PT-19 Fairchild para instrucción.

En este año de 1944, partió con rumbo a la Zona del Canal de Panamá a bordo de un AT-6, el Coronel Oscar Morales López, acompañado del Mecánico Sargento Ricardo Mendoza Azurdia, regresando sin ninguna novedad.

Con la llegada de, la II Guerra Mundial, los Estados Unidos de América pidió la colaboración de los países del istmo centroamericano y como consecuencia se construyeron a lo largo del litoral pacífico una serie de instalaciones militares, incluyendo la Base Militar de San José que incluía una pista de aterrizaje asfaltada.

De esta forma llega 1944, cuyos acontecimientos políticos sacudieron la sociedad guatemalteca, y luego del triunfo del movimiento del 20 de octubre, el ejército es totalmente reorganizado, hasta que, con base al Decreto No. 59 del 5 de mayo de 1945 se reforma el reglamento interno del Cuerpo de Aeronáutica Militar para posteriormente adoptar su nombre actual de Fuerza Aérea de Guatemala, acorde con su misión y proyecciones interiores. Poco antes de este acontecimiento llega como instructor de vuelo el Piloto Aviador americano Charles Montgomery Jr. a principios del año 1944.

Para el mes de agosto del año 1945 se funda el Aeroclub de Guatemala. Este acontecimiento fue tan importante como trascendental, marcando una época significativa en el incremento de las actividades aeronáuticas de la incipiente aviación civil guatemalteca y con ello también tomó verdadero auge su aplicación en todas aquellas ramas identificadas con el progreso de la patria, compenetrándose en los campos afines al deporte, la agricultura y el comercio, etc.

Es digno de mencionarse en consecuencia, la encomiable labor desplegada desde entonces en el progreso efectivo de Guatemala, por la Aviación Nacional.

2.2.3 Fuerza Aérea Guatemalteca 1945- 1979

En 1945 el Gobierno de la República contrató una misión militar norteamericana, con el objeto de dar a la Fuerza Aérea una organización acorde con los métodos y sistemas modernos que la evolución de la aviación involucra.

Los primeros oficiales que constituyeron dicha misión fueron el Teniente Coronel de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos Juan Francisco Puerta y el Mayor S. Else, auxiliados por cuatro especialistas mecánicos de su patria, los cuales fueron verdaderos pioneros del asesoramiento técnico de la Fuerza Aérea Guatemalteca, cooperando con igual entusiasmo con los señores jefes y oficiales de este comando y de la extinta Escuela de Aviación Militar para la formación de nuevos cuadros de los escuadrones de vuelo, que inmediatamente principiaron a funcionar, siendo entre otros: el de Caza, el de Observación, el de Bombardeo y el de Transporte.

Estas misiones al cumplir sus contratos fueron relevadas por nuevos elementos que continuaron el entrenamiento tanto teórico como de vuelo y así fue como en los años venideros vino el Teniente Coronel Stephen Mc Elroy y el Capitán Arthur B. Kennedy y Mayor Ferdinand F. Schupp, todos de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América. Posteriormente fueron relevados por el Coronel Richard C. Hutchinson y Capitán Alvan C. Sherrill Jr., continuando así sucesivamente el reemplazo de estos asesores a medida que fueron terminando sus contratos con la República.

Durante el año 1946 se adquieren 3 aviones Douglas C-47, 1 avión Grumman Goose JRF-5B anfibia que posteriormente se canjeó por un helicóptero Hiller 360, y para entrenamiento se compraron aviones Beechcraft AT-11 "Kansan", AT-6C "Texan" y Cessna UC-78 "Bobcat". Por aquella época se efectuaron varios vuelos internacionales de buena voluntad incluyendo la famosa hazaña de llevar las alas de la Fuerza Aérea a través del Paso del Aconcagua, en los Andes, entre Argentina y Chile, en uno de los recién adquiridos aviones C-47, este vuelo sin precedentes

mereció los más cálidos elogios de propios y extraños y definitivamente fue coronado por el éxito.

En el año de 1947 asumió el cargo de Comandante de la Fuerza Aérea el entonces Mayor P.A. Francisco Cosenza Gálvez, quien luego de servir dicho cargo por espacio de dos años, entregó en 1949 la Comandancia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, al Coronel P.A. Luis Antonio Girón Cartagena. Nuevas e importantes compras de aeronaves se efectuaron; entre ellas, la compra de tres C-47, un Grumman anfibio, mismo que posteriormente fue cambiado por un helicóptero.

Así también se compraron Cessnas 170, T-6 y T-11. Realizándose numerosos viajes de transporte a distintas naciones americanas, todos coronados con el más rotundo éxito. En ese entonces un C-47 atravesó la Cordillera de los Andes, por primera vez, en el paso del Aconcagua, entre las repúblicas de Argentina y Chile. Este vuelo indiscutiblemente mereció los más cálidos elogios de propios y extraños.

En octubre de 1951 resulta luctuoso, en una carrera tan arriesgada como la aviación, los accidentes son muchas veces inevitables, y aquí hubo de lamentarse una de las tragedias aéreas más grandes ocurrida s en ese entonces, un avión C-47 se estrella en Petén, 27 personas perdieron la vida, eran ellos en su mayoría distinguidos artistas y algunos elementos militares, que participaban en el programa de proyección denominado “La Hora Cultural del Ejército”.

Julio de 1954 ve llegar 3 aviones Mustang F-51D, prototipo considerado como el mejor avión caza de la II Guerra Mundial, cuatro más llegan en octubre de ese año y otros siete llegan en abril de 1956 desde San Antonio, Texas, EE.UU. En abril de 1958 llegan otros 3 F-51D procedentes de Sacramento, California, EE.UU. y en marzo de 1962 llegan los últimos 3 Mustang.

Con el resto de instituciones estatales y autónomas, ha existido felizmente una estrecha colaboración por lo que se han efectuado más de un centenar de viajes al extranjero; unos de índole puramente militar y otros de carácter cultural transportando estudiantes, artistas, maestros, deportistas profesionales, etc. Es decir, contribuyendo a la difusión de la cultura y el deporte dentro y fuera de la República.

En los años que han seguido a esta época, la Fuerza Aérea Guatemalteca, ha adquirido diversos tipos de unidades, destinadas a cumplir con las diferentes misiones que le están encomendadas de acuerdo con las Leyes de la República. En orden cronológico se puede citar lo siguiente:

Para el Escuadrón de Caza e Intercepción fueron adquiridos tres aviones MUSTANG F-51D que arribaron a Guatemala en el mes de agosto de 1954; cuatro más de este tipo que vinieron en el mes de octubre del mismo año; en el mes de abril de 1956, llegaron a San Antonio, Texas, Estados Unidos de América, siete aeroplanos del mismo tipo que los anteriores.

En el año de 1958 llegaron a Guatemala, procedentes de Sacramento, California, Estados Unidos de América, tres aviones más tipo F-51. No obstante esto, se reforzaron los Escuadrones Tácticos con la llegada de ocho Caza-Bombarderos B-26 en agosto de 1960.

Con la eficiencia demostrada por los F-51 en nuestro país, fueron adquiridos tres aviones más de este tipo, que llegaron a Guatemala, en el mes de marzo de 1962. Tiempo después, en el mes de agosto del mismo año, bajo el programa de Ayuda Militar, llegó el primer avión suministrado por el Gobierno de los Estados Unidos, que fue un C-47.

En agosto de 1960 se adquieren 8 caza-bombarderos “Invader” A-26 B/C para refuerzo de los Escuadrones Tácticos; en 1962 como ya mencionamos llegan 3 F-51 y en agosto de ese año a través del MAP llega un C-47.

En 1963, la Fuerza Aérea Guatemalteca hace su ingreso a la era de la Propulsión Jet cuando bajo los auspicios del Programa de Asistencia Militar (MAP por sus siglas en inglés), en enero, llegan a Guatemala 4 aviones T-33A Bajo este programa llegaron en mayo de ese año 2 aviones C-47 y otros dos en diciembre.

El gobierno decide aumentar y apoyar el escuadrón de transporte y adquiere un C-54 cuadrimotor en noviembre de 1964; para diciembre del mismo año llegan otros dos aviones T-33 comprados por el gobierno de Guatemala y el MAP proporcionó otros dos en junio de 1965. En esa fecha también el MAP trajo dos helicópteros SIKORSKY H-19 para que pudieran ser empleados en misiones de rescate o de observación y completó 4 unidades al traer, en septiembre de 1966, otros 2 helicópteros H-19.

Los beneficios del Programa de Asistencia Militar no paran allí, en julio de 1967 llegó un avión C-47 y en Noviembre de ese año 3 helicópteros UH-1H Huey. El gobierno de Guatemala ha comprado otras aeronaves CESSNAS 172,182 y otras, avionetas PIPER de diferentes modelos, 1 avión DC-6B de cuatro motores y capacidad de transporte pesado en 1973, 11 aviones ARAVA 201 de características STOL muy apreciadas en nuestro territorio por su topografía, los cuales hicieron su aparición entre los años 1976 y 1977, a la par de helicópteros franceses LAMA SA-315 y ALLOUTLE III SA-319 robustos y fuertes caballos de carga, en los mismos años.

Hay que hacer notar que el Gobierno de Guatemala, ha comprado desde hace algunos años hasta la presente fecha, unidades de transporte consistentes en Aviones CESSNA de diferentes modelos, así como varios tipos de Avionetas PIPER de modelos diferentes. Un DC-6B, aviones ARAVA 201, A-37B, PC-7, etc. Las

naves aéreas de la Fuerza Aérea Guatemalteca han sido y son emisarias del empuje y entusiasmo de todos sus miembros.

Entre 1971 y 1975 llegaron también los poderosos aviones CESSNA A-37B DRAGONFLY, considerado como un avión muy efectivo. Se adquirieron también aviones PILATUS PC-7 para entrenamiento entre 1979 y 1980. Helicópteros BELL JET RANGER en 1980 a 1982, BELL LONG RANGER en 1981, y se han adquirido varios helicópteros BELL 212 y 412 entre 1980 y 1992.

En 1982 se agregaron los aviones FOKKER FRIENDSHIP F-27 para transporte de pasajeros y carga. Así mismo algunos aviones BEECHCRAFT SUPER KING AIR 300 y 200 (transporte ejecutivo) forman parte de este inventario, junto a helicópteros SIKORSKY S-76A.

Una a una estas aeronaves han ido reemplazando los viejos aviones de mitad de siglo, sin embargo, merece especial atención al hecho que al siempre noble avión de transporte DOUGLAS DC-3/C-47 le ha tocado vivir un momento muy especial porque atendiendo a la importancia que como aerotransporte tiene y tras largos años en tierra, se han enviado algunos de ellos para su repotenciación y re acondicionamiento en la Compañía Basler Turbo Conversions Inc. en Oshkosh, Wisconsin, EE.UU. en donde se les ha dado nueva vida y fuerza a través de la instalación de nuevos motores Turbo-Prop sustituyendo a los viejos motores recíprocos, para que ahora, como antes, puedan ser verdaderos pilares en que se apoyen las misiones de transporte mediano de personal o carga al interior o exterior de la República.

Al adquirirse las nuevas aeronaves, se hizo necesario incrementar la instrucción en el cuerpo de pilotos; ello se logró en forma óptima, sistemática y progresiva, pudiendo constatar que en la actualidad no hay piloto que no posea la habilidad y experiencia necesaria para la tripulación de aeronaves multimotores.

Hay que resaltar que la Empresa Guatemalteca de Aviación AVIATECA, contribuyó notablemente a la superación de la capacidad en los pilotos guatemaltecos, al dar cabida a todos aquellos pilotos que prestaban sus servicios como Copilotos en Instrucción. Esta experiencia resultó beneficiosa para el futuro de muchos Capitanes de Nave. AVIATECA estuvo estructurada con elementos que en el pasado conformaron los cuadros de pilotos de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

En 1978 se reorganiza la Escuela Militar de Aviación (EMA), para Pilotos Aviadores Militares. y, con el afán de tener una mejor cobertura y proporcionar de mejor forma el apoyo aéreo, para cumplir con la misión encomendada, a nivel nacional, en 1981 se crea la Base Aérea del Norte “Tte. Cnel. Av. P.A. DEMA. Danilo Eugenio Henry Sánchez” en Santa Elena, Petén, y en 1989 se crea la Base Aérea del Sur “Cnel. Av. P.A. DEMA. Mario Enrique Vázquez Maldonado”, en la cabecera departamental de Retalhuleu, trasladándose hacia allá la Escuela Militar de Aviación quedando adscrita a esa Base.

Otros dos hechos importantes son la creación de la Reserva Aérea como un Comando Especial en 1982 y la Escuela Técnica Militar de Aviación en 1983.

El personal mecánico de la Fuerza Aérea, también ha sido enviado a la Zona del Canal de Panamá desde 1944 hasta finales de los 80’s, para especializarse en diferentes ramas de la aviación. Con el mismo propósito han marchado también a Estados Unidos de América, retornando siempre con muchas enseñanzas que han sido satisfactoriamente aprovechadas en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Los señores Jefes y Oficiales Pilotos Aviadores han asistido y continúan ahora especializándose en Pilotaje, Fotografía Aérea, Estado Mayor Aéreo, Táctica Aérea, Administración, Instructores de Vuelo por Instrumentos, etc.

Puede decirse que a la fecha, todos los miembros de la Fuerza Aérea Guatemalteca, han satisfecho cursos que los capacita para poder desempeñar mejor las múltiples misiones que el arte de la aviación necesita.

CAPÍTULO 3

BENEFICIOS Y OBSTÁCULOS DE LA AVIACIÓN EN GUATEMALA

3.1 Beneficios de la Aviación en Guatemala

Históricamente la Fuerza Aérea Guatemalteca ha desempeñado en el contexto nacional dos roles protagónicos, el primero de ellos eminentemente militar tal y como se define en su misión, y el segundo ha sido de carácter social en apoyo a la población en situaciones de calamidad pública, apoyo a la producción, apoyo a las instituciones de gobierno que redundan en apoyo a la población, etc.

Las actividades que ha desarrollado la Fuerza Aérea Guatemalteca, van desde transporte de personal militar, carga y ayuda a la población civil, hasta misiones de apoyo a las unidades de tierra empeñadas en la lucha contrainsurgencia. Esto incluye transporte de víveres, pertrechos, medicinas, rescate y evacuación médica, involucrándose también en la guerra internacional contra el narcotráfico.

Quizás por el desconocimiento de tan múltiples actividades, no se ha podido evaluar en su justa dimensión la labor de acción cívica que promueve, como parte del programa general que desde hace muchos años viene impulsando exitosamente el Ejército Nacional.

La Fuerza Aérea Guatemalteca ha desempeñado un papel primordial dentro del desarrollo de la agricultura guatemalteca, interesada también en la incorporación de importantes regiones agrícolas al patrimonio de la nación.

Esta labor ha sido silenciosa, pues la Fuerza Aérea, sin desatender ni un solo instante su misión primordial, como arma propiamente dicha, extiende sus alas en estrecha cooperación hacia los estratos modestos más significativos de nuestra

nacionalidad, coadyuvando al fomento de una economía cuya base se sustenta en la fertilidad de nuestro suelo.

Hacer una descripción detallada de todas y cada una de las situaciones en que la Fuerza Aérea ha participado prestando su ayuda, sería muy extenso y cansado para el lector, así que sirva de ejemplificación la siguiente síntesis de los casos más importantes:

- ☞ Cuando las fuertes inundaciones azotaron el país en 1949, la Fuerza Aérea como parte integrante de las Fuerzas Armadas, prestó su decidido concurso al gobierno de la República, trasladando medicinas, víveres, delegaciones médicas, practicantes, enfermeras, doctores y todo lo necesario para el auxilio de innumerables víctimas, habiéndose transportado entre tales elementos, casi un total de medio millón de libras a todos los ámbitos de la República.
- ☞ En situaciones de emergencia también se ha visto el papel desempeñado tanto dentro como fuera del país, tal el caso de la ayuda prestada para el terremoto de Nicaragua en 1974, en los terremotos y huracanes en México, el huracán en Jamaica, el huracán “Fifi” en Honduras, la operación “Francelia” por el nombre del huracán que azotó nuestro país en el año 1969, para mencionar algunas, en las cuales se cumplió con el abastecimiento y evacuaciones que fueron necesarias.
- ☞ La Fuerza Aérea Guatemalteca, desde la madrugada trágica del 4 de febrero de 1976, empuñó todos sus recursos en las labores de auxilio a los damnificados, volando a todos los rincones de la Patria, llevando auxilio a todos los hermanos guatemaltecos sin distinción de ninguna clase. Volando en aquella oportunidad miles de horas en un mes, en diferentes tipos de aeronaves.

Dentro de esta incesante actividad se llegó a una cifra record de más de doce mil horas de vuelo en un año, cifra sin precedentes pues en situaciones normales apenas si se llegaba a las cuatro mil horas anuales.

La interrogante es: Si la Fuerza Aérea no hubiera volcado toda esa ayuda en beneficio de todos los connacionales que habitan en los lugares más recónditos e incomunicados de Guatemala, ¿qué otra institución lo hubiese hecho?. Se estima que las perdidas humanas y materiales hubieran registrado porcentajes mas elevados.

☞ Otra misión queda sintetizada en estos términos: “El empleo de la aviación en apoyo de objetivos nacionales en tiempos de paz y durante períodos de emergencia o calamidad públicas, para coadyuvar al bienestar y salud de nuestra economía”.

La participación en el desarrollo del país por parte de la Fuerza Aérea Guatemalteca, ha dado su aporte en los aspectos relacionados en la superación de la agricultura, ya que la participación ha sido directa y decidida.

Los departamentos de la República, cuentan con una vía de comunicación que les ha permitido la transportación de sus productos a los distintos mercados tanto nacionales como internacionales.

La ayuda de la Fuerza Aérea se extiende hacia la acción cívica, ya que a través de los aviones, se presta toda clase de cooperación en las distintas regiones tales como el traslado de personas enfermas, medicina, personal médico y paramédico, traslado de productos a las personas de áreas afectadas, etc.

Para hablar de la cooperación en la economía y desarrollo de la población, se puede citar la ejecución de un plan para integrar la Zona Reina a la economía nacional. Una de las áreas más aisladas de nuestro territorio ha sido objeto de

singular interés para su desarrollo, al hablar de Zona Reina se refieren al área Ixcán, Valle de Candelaria, y otros. En 1,973 se estableció Pueblo Nuevo y posteriormente Cuarto Pueblo.

Esta breve descripción da una idea de la magnitud y localización del área en que se ha operado. La ayuda a todas las zonas se realizó en diferentes tipos de aeronaves, tales como: helicópteros UH-1H, LAMA y avionetas CESSNA 170, 182 y 206, y con mayor aplicación los vuelos de aviones IAI-201 ARAVÁ y DOUGLAS C-47, que dicho sea de paso en operaciones se accidentaron seis de estos, con el consiguiente desgaste del resto de aviones empleados en la operación.

- ☞ La Operación “Ixcán” fue autorizada y programada a nivel gobierno con la finalidad de establecer un puente aéreo con esa apartada región, carente de infraestructuras de desarrollo adecuada. La Operación “Ixcán” se efectuó de octubre de 1,975 a mayo de 1981, utilizando alrededor de 10,000 horas de vuelo sin costo alguno para los cooperativistas que recibían este servicio. De esta operación resultaron destruidos totalmente dos aviones Aravá.

En la ayuda a las cooperativas del área Ixcán se transportaron aproximadamente 184,480 pasajeros, 9,867,661 libras de carga como víveres, materiales de construcción, herramientas rudimentarias para la agricultura, etc., volándose un promedio anual de 1,600 horas solo en este esfuerzo. No sólo esta ayuda cabe señalar, puesto que en aeronaves de la Fuerza Aérea se han transportado contingentes de personal para la realización de jornadas médicas, o médico-militares, instauración de puestos de salud, transporte de personal para efectuar estudios patológicos de la región, etc.

La proyección de la Fuerza Aérea en sus aeronaves ha sido tan extensa que detallarla pormenorizadamente resultaría hasta difícil, pero allí está la obra realizada,

connacionales urgidos de atención médica han encontrado y encuentran en las aeronaves de la Fuerza Aérea, el único medio de salvación de sus dolencias, al trasladárseles a un lugar seguro para su curación.

- ☞ Desde la fundación de la Base Aérea del Norte “Tte. Cnel. Danilo Eugenio Henry Sánchez”, Santa Elena, Petén, se transporta a los enfermos y pacientes del hospital de San Benito, cuando no se tiene la capacidad de tratamiento, a diferentes centros hospitalarios y de salud de la capital para su curación, retornándolos después a su lugar de procedencia. También se transporta carga a los centros de salud y hospitales regionales de Petén.
- ☞ Otro ejemplo fue el 23 de octubre de 1998 se empezó a manifestar un sistema de baja presión en el océano atlántico. Sobre las costas de Colombia, Panamá y Nicaragua el cual se fortaleció y adquirió la categoría de tormenta tropical al que le correspondió el nombre de “Mitch” este fenómeno se fortaleció de tal manera y adquirió la categoría de huracán, causando destrucción en el istmo centroamericano, especialmente en los países de Honduras, Nicaragua y Guatemala. Siendo estos últimos los mas afectados aunque a su paso por Guatemala se redujo la presión tropical, alcanzó niveles de precipitación demasiado altas en un corto periodo de tiempo.

Las condiciones generales por la tormenta tropical MITCH en Guatemala fueron mas evidentes en el norte del país, especialmente en los departamentos de Izabal, Alta Verapaz , y la región de nor –oriental donde causó los mayores daños.

El 31 de octubre de 1998 entra a suelo guatemalteco la tormenta tropical MITCH afectando los departamentos de Izabal, Zacapa, Chiquimula, Alta Verapaz , Cobán, Petén, Santa Rosa, Guatemala y Escuintla. En los

cuales se produjeron severas inundaciones afectando las áreas de producción y ganaderas, además de crear daños a los puentes sobre las redes viales, que conducen a estos departamentos, quedando algunas poblaciones totalmente incomunicadas.

Las áreas mayormente dañadas fueron Puerto Barrios donde se produjeron severas inundaciones afectando a sus habitantes y las áreas productivas de la región, asimismo se produjeron serios daños a la red vial y puentes sobre la CA-9.

Debido a que cientos de familias quedaron incomunicadas por las inundaciones, la Fuerza Aérea Guatemalteca, movilizó siete helicópteros al área de Puerto Barrios con la misión de evacuar las personas que estaban aisladas a los distintos albergues que se crearon para su ubicación, así también se trasladaron medicinas y abastecimientos para las personas afectadas.

Durante la misión se produjeron misiones de búsqueda y rescate, abastecimientos y reconocimientos. En las fechas comprendidas del 01 al 06 de noviembre de 1998 se efectuaron operaciones de búsqueda y rescate apoyadas por el escuadrón de helicópteros de la fuerza aérea guatemalteca y por tripulaciones mexicanas, donde se rescataron a 5,000 personas que se encontraban en los techos de sus casas.

Durante la operación los helicópteros y aviones de la fuerza aérea guatemalteca volaron un total de 440.55 horas de vuelo las que se llevaron a cabo bajo condiciones atmosféricas marginales y de alto riesgo, transportando 482,700 libras de carga, excediendo en sus horas de vuelo y tuvieron algunas discrepancias, sin embargo continuaron volando para poder evacuar a las personas aisladas y así evitar la pérdida de vidas humanas, la fuerza aérea guatemalteca está al servicio del pueblo, el ejército de Guatemala cumple su misión.

3.2 Obstáculos de la Aviación en Guatemala

3.2.1 Suspensión de la ayuda de los Estados Unidos de América

Tener que prescindir de la ayuda de los EE.UU. fue un duro golpe, especialmente para la Fuerza Aérea Guatemalteca, la cual estaba casi totalmente apertrechada con aeronaves de manufactura estadounidense mediante los programas de ayuda militar. En 1971, se había modernizado la FAG con la llegada de ocho cazabombarderos CESSNA A-37B bajo el programa de ayuda militar de los EE.UU.

Guatemala fue el primer país en América Central que recibió este avión extremadamente apto para la contrainsurgencia. En 1974 y 1975 se recibieron otros siete A-37, lo que permitió que la FAG pudiera establecer una escuadrilla de caza-bombarderos de efectivo completo, además de poder retirar los P-51 y quitar del servicio a los T-33. Cuando EE.UU. suspendió su ayuda, Guatemala tenía una pequeña fuerza aérea bastante capacitada, con aproximadamente 650 oficiales, suboficiales y aviadores, siendo su escuadrilla de combate principal la unidad A-37.

En conjunto, la FAG constituía 5 escuadrillas de vuelo (los caza-bombarderos, una escuadrilla de reconocimiento con aeronaves ligeras de observación, dos escuadrillas de transporte y una escuadrilla de helicópteros) que operaban en cuatro bases principales: La Aurora (en la Ciudad de Guatemala, el comando de la FAG), San José, en la costa, Santa Elena y Puerto Barrios. La misión de la FAG era proveer apoyo al ejército que había crecido y contaba ya con 27 mil hombres a principios de los 80.

El gobierno realizó un acto arriesgado al desprenderse de la ayuda estadounidense, pero esto dañó la capacidad de la fuerza aérea de llevar a cabo sus operaciones. En los años 70 la FAG perdió tres A-37 en accidentes operacionales, y no pudieron ser reemplazados. Con los T-33 en estado de deterioro, Guatemala buscó aeronaves a precios razonables por el mercado de aviación mundial, con el fin

de reemplazar las que perdía y las que iba retirando. En el 1979 se concertó una transacción para importar 12 turbohélices Pilatos suizos PC-7 de adiestramiento, las que también podían ser convertidas en cazas para la contrainsurgencia.

Guatemala pudo reforzar su pequeña flota de helicópteros en 1981 y 1982 comprando al menos 8 helicópteros BELL 206B, así como un mínimo de 3 AEROSPATIALE ALOUTTES. En 1982, adquirió cuatro aviones livianos de transporte FOKKER 27.

A pesar de que ya no recibía ayuda de los EE.UU., Guatemala no quedó enteramente sin apoyo del extranjero, Argentina proporcionó armamentos, piezas de repuesto y adiestramiento para Guatemala y otras naciones Latinoamericanas que se enfrentaban con insurrecciones en los años 70 y 80.

Desafortunadamente para Guatemala, la substitución del régimen militar argentino por un gobierno democrático después de la derrota en la guerra de las Malvinas en 1982, resultó en una reducción de envergadura en la ayuda Argentina. Sin embargo, los israelíes entonces comenzaron a desempeñar una función importante en América Latina, vendiendo y proporcionando armamentos y ayuda durante ese período.

Entre 1975 y principios de los 80, Israel suministró once transportes bimotores Aravá IAI-201. El Aravá es la aeronave de transporte llevar varias toneladas de personas o equipo a campos de aterrizaje escabrosos de pequeño tamaño. También puede ser modificado como helicóptero armado añadiéndole receptáculos para cohetes y ametralladoras montadas a los lados.

Durante este período de tiempo, la FAG adquirió una variedad de aeronaves excedentes, incluida una variedad de helicópteros civiles y 3 adiestradores FOUGA MAGISTER CM-170 de la fuerza aérea francesa.

A lo largo de la guerra, la fuerza aérea dio señales de gran atrición debido a accidentes operacionales causados posiblemente por deficiencias en el mantenimiento y adiestramiento de los pilotos. Por ejemplo, de los trece A-37B caza-bombarderos suministrados a la FAG, se sabe que solamente se perdió uno en combate, derribado por fuego antiaéreo durante una operación de apoyo directo cercano en 1988.

En los 70 se perdieron cuatro A-37 en accidentes, y en 1986 uno fue retirado por problemas con el larguero del ala y los pernos, quedando en "estado inactivo" por la falta de piezas y de fondos para arreglarlo. El mantenimiento para una fuerza aérea con menos de un millar de hombres, volando una variedad de 15 diferentes aviones de alas fijas y varios modelos de helicópteros, conjuntamente con la suspensión de la ayuda norteamericana y un presupuesto de escasos recursos, tuvo que haber sido casi imposible.

En realidad, dados los problemas que Guatemala confrontaba y las restricciones en la ayuda norteamericana causadas por políticas gubernamentales, el haber podido mantener la eficacia de la fuerza aérea constituyó un logro considerable.

CAPÍTULO V

5 FUNDAMENTOS LEGALES DE LA AVIACIÓN CIVIL

Los fundamentos legales que rigen la aviación civil, tienen como objeto normar las actividades de aeronáutica civil, contando con un marco jurídico, basados en las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, de las cuales el cumplimiento es obligatoria. A continuación una síntesis de los principales artículos que conforman la Ley de Aviación Civil.

En el Título I Aeronáutica Civil, Capítulo I Disposiciones Generales, se refiere al objetivo de esta ley de normas el ejercicio de las actividades con fundamento en la Constitución Política de la República. Así también habla de la soberanía del espacio aéreo, correspondiente al territorio y a las aguas territoriales, siempre de acuerdo en los tratados y convenios internacionales sobre la materia, firmados y ratificados por Guatemala.

Hace referencia a que el Gobierno de Guatemala, adopta las normas internacionales de la organización de Aviación Civil Internacional OACI, para todas las actividades previstas en su ley.

En el mismo título I, Aeronáutica Civil, capítulo II Autoridad Aeronáutica, describe las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las cuales son las de normar, supervisar, vigilar y regular, los reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias los servicios aeroportuarios, de apoyo a la Navegación aérea, los de Transporte Aéreo de Telecomunicaciones y todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala.

En el título II Circulación Aérea, hace referencia a la circulación de aeronaves. Las aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados. Hay excepción cuando se encontraren en un caso de fuerza mayor, no sin antes

notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima. También menciona que podrá establecer o disponer de excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o extranjeras, cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, o vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

Asimismo resalta que si una aeronave extranjera entra en territorio guatemalteco sin previa autorización o viola las prescripciones pertinentes a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar. Un punto muy importante es el hecho que la Dirección General de Aeronáutica Civil, puede prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Guatemala u operadas por un explotador que tenga su residencia en el territorio guatemalteco, para cualquier propósito que no sea compatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

El título III Infraestructura, se refiere a que deben tener los aeropuertos y aeródromos y define a un aeródromo como el área definida de tierra o agua que incluye todas sus instalaciones y equipos, destinados a la llegada y salida de aeronaves, pasajeros o carga.

Menciona que el aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con todas sus edificaciones destinadas a la llegada y salida de aeronaves, pasajeros y carga, pero además donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios.

En el capítulo III del mismo título Infraestructura, señala que la Dirección constituirá una Comisión Nacional de Facilitación, la cual es la encargada de los procedimientos y coordinación para la facilitación de la entrada, salida y tránsito de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional.

En el título IV Aeronaves, habla de los conceptos y clasificación de las aeronaves, las cuales pueden ser de Estado y aeronaves civiles. Las de Estado, son las que pertenecen al Ejército de Guatemala y las Aeronaves Civiles, son las que no se encuentran en el ámbito militar, las cuales por su uso se clasifican en: Comerciales, las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo y las de Aviación General: utilizadas en cualquier otra actividad.

Hace mención del registro aeronáutico nacional en donde se inscribirán, las aeronaves civiles y motores, personal técnico aeronáutico; escuelas de instrucción aeronáutica; operadores de transporte aéreo comercial autorizados; operadores de servicios de apoyo a la navegación aérea; talleres aeronáuticos, inutilización de aeronaves; arrendamiento de aeronaves, así como los gravámenes y anotaciones.

El título V Contrato de Utilización de Aeronaves, norma todo lo referente al arrendamiento, cesión y subarrendamiento de aeronaves, fletamento y arrendamiento o fletamento extranjero.

El personal aeronáutico es normado en el título VI, en el cual explica sobre la obtención de las licencias para pilotos y demás personal aerotécnico. Hace mención que al personal militar, pilotos y mecánicos, se les extienden licencias civiles, a solicitud de ellos, de acuerdo a la categoría que les corresponda con experiencia, conocimiento, horas de vuelo y tipos de aeronaves voladas en la Fuerza Aérea Guatemalteca.

Refiere que las personas que vayan a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas aceptadas por esa Dirección. Asimismo menciona que la nacionalidad del personal, en operaciones realizadas dentro del territorio, con explotadores nacionales, deberán ser guatemaltecos.

El título VII Aeronáutica Comercial, se refiere al transporte aéreo nacional e internacional, los cuales clasifica de la siguiente manera: a) atendiendo a la

frecuencia, regular y no regular; b) atendiendo a su actividad en comercial y no comercial, privado o de aviación general; c) atendiendo el ámbito territorial en nacional o internacional. En este capítulo está el artículo 66, el cual es muy importante pues no es más ni menos que la Política de Cielos Abiertos, que dice” El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 1 del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa.

De existir convenios que especifiquen limitaciones referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.”

En el capítulo II Aviación Comercial, del mismo título se refiere a la aviación comercial nacional, donde puntualiza que está reservada a personas individuales jurídicas guatemaltecas, considerada a toda aquella persona que tenga su domicilio en Guatemala que la mitad más uno de los directores sea de nacionalidad guatemalteca. Que el 51% del capital social de la empresa sea y esté bajo el control efectivo de accionistas o socios de nacionalidad guatemalteca.

Sin embargo los accionistas extranjeros podrán invertir de acuerdo a las disposiciones siguientes: A partir del 1º de enero del año 2001, con la aportación máxima del cincuenta y uno por ciento del capital social respectivo; y a partir del 1º de enero del 2004, con una aportación del cien por ciento del capital social total.

El título VIII Contrato de Transportación Aérea, dice acerca de la contratación del transporte aéreo, refiriéndose al billete emitido por el transportista como el

contrato, que puede ser reemplazado por otro medio electrónico. Asimismo hace referencia que la guía aérea y el tiquete de equipaje como contratos para reclamo de carga y equipaje respectivamente.

Los títulos finales norman la responsabilidad de los transportistas en cuanto a daños causados a pasajeros y tripulación, equipaje, carga y cosas, seguros e investigación de accidentes, así como las infracciones y sanciones aplicables.

CONCLUSIÓN

La aviación nacional surge gracias a los esfuerzos del Ejército de Guatemala, teniendo cuatro pioneros, que fueron los coroneles Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel García Granados, Oscar Morales López y Dante Nannini de ascendencia italiana, quien fue el primer piloto de la Fuerza Aérea Guatemalteca, fundándose la primera escuela de aviación en 1914, bajo la dirección de éste último.

La aviación se introduce a Guatemala con gran rapidez, como en los países pioneros, pues a solamente 4 años de que los hermanos Wright empezaron a volar, en Guatemala, la misma se inicia en 1912 y tuvo sus proezas, las cuales fueron admiradas por cientos de personas.

Es de suma importancia hacer notar que con la introducción de la aviación en Guatemala, empieza a desarrollarse muchos servicios como el de transporte de pasajeros, correo y carga, sin dejar a un lado toda la ayuda humanitaria que la aviación militar ha proporcionado desde su establecimiento.

El Aeropuerto La Aurora, cuyas actividades datan del año 1923, fue construido sobre una base de grama, pero debido a las necesidades de la Segunda Guerra Mundial, se propició el asentamiento de una base aérea en dicha finca, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con una longitud de 2000 metros.

El primer avión jet comercial que aterriza en la Aurora fue un DC-8 de Panavías en 1959. El 30 de junio de 1966, se concluyó los trabajos de construcción de la nueva terminal aérea de pasajeros con un área de 77,200 metros², finalizándose los trabajos del edificio en el año de 1968.

La pista del Aeropuerto Internacional La Aurora, se comparte con la Fuerza Aérea Guatemalteca, debido a los orígenes de la aviación, que fue eminentemente militar, y la misma se utilizó cuando los aviones comerciales hicieron su aparición, sin

construir una pista separada. Se tiene proyecto de mover el aeropuerto internacional, hacia otro departamento, pero esto se hará realidad probablemente dentro de la siguiente década.

ANEXO A

Personal del Cuerpo de Aeronáutica Militar
de la época (1921)

Coronel P.A. Jacinto Rodríguez Díaz
pionero de la aviación guatemalteca,
Comandante de la Fuerza Aérea
Guatemalteca.

Primeros aviones de la Fuerza Aérea
Guatemalteca (NEWPORT 21)

Cuerpo de Aviación Militar año 1914
con la adquisición de un BLERIOT XI

Primer helicóptero de la Fuerza Aérea
Guatemalteca HILLER 360 RAVEN
1949.

Primer jet operativo de la Fuerza Aérea
Guatemalteca año 1963.

Actualmente las instalaciones de la Fuerza Aérea
Guatemalteca.(Comando Aéreo Central Gral.
José Víctor Mejía)

Entrada principal de la Fuerza Aérea
Guatemalteca año 1960.

Avión F-51D MUSTANG año 1954

Helicóptero BELL UH-1H utilizado para misiones de evacuación y rescate durante la tormenta tropical MITCH. (al fondo un helicóptero americano UH-60 BLACK HAWK que apoyo las misiones de rescate.)

Aeronave de transporte ARAVÁ 201 que apoyó las operaciones de rescate durante la tormenta tropical MITCH y otras misiones de rescate.

Helicóptero H-19D utilizado para misiones de búsqueda y rescate.

Aeronaves que adquirió la Fuerza Aérea Guatemalteca durante los años 50s AT-6, C-45, WACO Y MF-7.

CESSNA A-37B aeronave de ataque y bombardeo.



FOKKER F-27 avión de transporte VIP
de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

ANEXO B

DECRETO NUMERO 93-2000
EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA
CONSIDERANDO:

Que con fecha siete de noviembre de mil novecientos noventa y siete, el Congreso de la República emitió el Decreto Numero 100-97, que contiene la Ley de Aviación Civil de Guatemala.

CONSIDERANDO:

Que las disposiciones contenidas en el referido cuerpo legal no concuerdan con el avance acelerado de la Aviación Nacional y con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, cuya observancia y cumplimiento es obligatoria, lo que las hace inaplicables, restando el poder coercitivo del Estado para garantizar el ordenado y seguro desarrollo de la aviación.

CONSIDERANDO:

Que para obtener el control efectivo de las actividades de aviación y contar con el marco jurídico que le permita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, ser la entidad rectora en la materia y establecer las normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, es necesario la aprobación de una nueva disposición jurídica, que contemple los lineamientos normativos correspondientes.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala.

DECRETA:

La siguiente:

LEY DE AVIACION CIVIL

TITULO I
AERONAUTICA CIVIL

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1. Objeto. La presente ley tiene como objetivo normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias.

ARTICULO 2. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todas las personas individuales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que realicen actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo.

ARTICULO 3. Soberanía del Espacio Aéreo. La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados por Guatemala, las leyes ordinarias, lo prescrito en esta ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias.

ARTICULO 4. Definiciones. Para efectos de interpretación y aplicación de la presente ley, los términos técnicos en materia de aeronáutica tendrán los significados reconocidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTICULO 5. Normas Internacionales. El Gobierno de Guatemala adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para las actividades previstas en esta ley.

CAPITULO II AUTORIDAD AERONAUTICA

ARTICULO 6. Dirección General de Aeronáutica Civil. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante la Dirección, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la presente ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales.

ARTICULO 7. Funciones. Son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en esta ley, las siguientes:

- a) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.
- b) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados, supervisando su construcción y operación.
- c) Supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.
- d) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificado de operador y/o explotador aéreo.
- e) Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, Escuelas de Instrucción Aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico.
- f) Coordinar e investigar los incidentes y accidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional o participar en los ocurridos fuera del territorio cuando sean matrícula guatemalteca.
- g) La Dirección General por medio de su Director, podrá delegar en su personal e Inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia, y determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o las acciones que correspondan de conformidad con la Ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.
- h) Intercambiar a través de Organismos Internacionales o Direcciones Generales información concerniente a la aviación civil, para fortalecer u homogenizar criterios sobre los mecanismos de seguridad aérea.
- i) Estructurar y Administrar su presupuesto y llevar los registros correspondientes.
- j) Otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de servicios aeronáuticos.
- k) Revisar y proponer la modificación de las tarifas por servicios aeronáuticos y las multas por infracciones.
- l) Administrar el Registro Aeronáutico Nacional.

- m) Coordinar las actividades de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas en el territorio nacional.
- n) Coordinar y supervisar la utilización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y protección al vuelo.
- o) Participar como el órgano técnico representativo del Estado, en coordinación con los órganos competentes, en las reuniones de los organismos internacionales de aeronáutica civil y en las negociaciones de tratados, acuerdos y convenios internacionales en materia de aeronáutica civil.
- p) Aplicar las sanciones por violación a la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones.
- q) Supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.
- r) Aceptar donaciones monetarias, de servicios o propiedades en nombre de la Dirección.
- s) Presentar al Presidente de la República, por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, los proyectos de reglamentos y acuerdos para su conocimiento y posterior aprobación.

ARTICULO 8. Fondo Privativo. Los ingresos que, en el ejercicio de sus funciones y de acuerdo con las leyes ordinarias, acuerdos gubernativos y convenios, obtenga la Dirección, constituirán ingresos específicos que deberán depositarse en un fondo privativo abierto a favor de la misma, por el Ministerio de Finanzas Públicas, de conformidad con lo que establece la Ley Orgánica del Presupuesto.

Los ingresos del fondo privativo provendrán de:

- a) Asignaciones presupuestarias que el Gobierno haga a su favor.
- b) Arrendamiento de bienes muebles e inmuebles.
- c) Multas por infracciones.
- d) Intereses que generen sus recursos financieros.
- e) Donaciones de otras entidades o personas.
- f) Cobro de cargos y tasas por los servicios prestados por la Dirección, de acuerdo a lo estipulado en esta ley.
- g) Las autorizaciones y permisos que otorgue la Dirección a personas individuales o jurídicas, en la prestación de servicios a terceros, así como los traspasos y anotaciones que se realicen en el Registro Aeronáutico.

Los recursos del fondo privativo serán destinados a financiar:

- a) Gastos de operación y funcionamiento de la Dirección, así como para la capacitación de su recurso humano.
- b) Gastos de mantenimiento de las instalaciones a cargo de la Dirección.
- c) Costos de inversión en el desarrollo de infraestructura de aeronáutica civil.

ARTICULO 9. Presupuesto. El presupuesto de la Dirección se financiará con los recursos provenientes de su fondo privativo, ingresos corrientes y específicos. En materia de presupuesto la Dirección deberá cumplir con lo que establecen la Constitución Política de la República y las demás leyes aplicables.

ARTICULO 10. Fiscalización. La fiscalización de las operaciones financiero-contables de la Dirección estará a cargo de la Contraloría General de Cuentas de la Nación, sin perjuicio de que la Dirección pueda establecer sus propios mecanismos de control interno.

ARTICULO 11. Régimen Laboral. La Dirección estará dotada y deberá contratar el personal necesario para cumplir sus funciones. Las relaciones laborales de la Dirección se regirán por las leyes aplicables en la materia, quedando facultada para mejorar o superar las prestaciones contempladas en las mismas a favor de los trabajadores.

ARTICULO 12. Recursos. Contra las resoluciones emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se podrán interponer los recursos administrativos y judiciales previstos en la ley.

CAPITULO III DIRECTOR GENERAL Y SUBDIRECTORES

ARTICULO 13. Director General. El Director General de Aeronáutica Civil es la máxima autoridad de la Dirección y ejercerá sus funciones con estricto apego a lo que establece esta ley y demás disposiciones de observancia general.

ARTICULO 14. Nombramiento. El Director General de Aeronáutica Civil será nombrado por el Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y concluirá su gestión administrativa por:

- a) Renuncia debidamente aceptada,
- b) Impedimento o incapacidad legal, y
- c) Remoción o fallecimiento.

ARTICULO 15. Requisitos e impedimentos. Para ocupar el cargo de Director General de Aeronáutica Civil se requiere ser guatemalteco de origen, persona de reconocida capacidad administrativa, honorabilidad, experiencia aeronáutica, profesional universitario y/o piloto aviador, mayor de treinta años de edad, así como estar solvente de obligaciones económicas con el Estado y de responsabilidades civiles y penales.

ARTICULO 16. Ausencia del Director. En caso de la ausencia temporal del Director General de Aeronáutica Civil, asumirá el cargo, con las responsabilidades propias del Director, el Subdirector que determine la Dirección, de conformidad con sus disposiciones internas.

ARTICULO 17. Para el desarrollo de las actividades administrativas y técnico-operativas, la Dirección contará con dos subdirectores, uno en cada área.

ARTICULO 18. Los Subdirectores serán nombrado por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura Vivienda, a propuesta del Director de Aeronáutica Civil, y tendrá las funciones que establezcan sus disposiciones internas, debiendo el subdirector técnico-operativo, poseer licencia de transporte aéreo y el subdirector administrativo, profesional universitario, con experiencia administrativa y aeronáutica.

CAPITULO IV JUNTA CONSULTIVA DE AVIACION CIVIL

ARTICULO 19. Junta Consultiva de Aviación Civil. La Junta Consultiva de Aviación Civil, es un órgano consultivo de la Dirección, emite opinión y formula recomendaciones sobre asuntos sometidos a su consideración.

ARTICULO 20. La reglamentación establecerá su integración, nombramiento y funciones.

TITULO II CIRCULACIÓN AÉREA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 21. Las Aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o cuando se trate de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones específicas. Sin embargo, en caso de fuerza mayor deberá de notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima.

ARTICULO 22. Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario. El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, si le produjere perjuicio este hecho, tendrá derecho a indemnización.

ARTICULO 23. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá establecer o disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o privadas extranjeras cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento o de vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

ARTICULO 24. Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados, licencias o equivalentes aceptados por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la República de Guatemala sea parte y en condiciones de reciprocidad.

ARTICULO 25. No podrá efectuarse el desplazamiento de una aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la Dirección General de Aeronáutica Civil. Sin autorización de esta última no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

ARTICULO 26. Si una Aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio guatemalteco sin autorización o hubiese violado prescripciones relativas a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida.

Para tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas.

También podrá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida la aeronave privada extranjera que sobrevuela territorio guatemalteco, cuando la autoridad de aplicación tenga motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y otros convenios en los cuales la República de Guatemala sea parte.

Así mismo la Dirección General de Aeronáutica Civil puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin al acto de violación ocurrido.

ARTICULO 27. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tomará las medidas adecuadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Guatemala u operadas por un explotador que tenga su domicilio principal o residencia permanente en el territorio guatemalteco, para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

TITULO III INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS

ARTICULO 28. Aeródromo. El aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus modificaciones, instalaciones y equipos, destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

Los aeródromos públicos son los destinados al uso público, los demás son aeródromos privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

ARTICULO 29. Aeropuerto. El aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios. Las áreas que lo conforman son inembargables, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

ARTICULO 30. Funcionamiento. El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con las disposiciones reglamentarias.

ARTICULO 31. La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo o zona del territorio nacional, cuando medien razones de seguridad o emergencia

CAPITULO II LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA

ARTICULO 32. Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

ARTICULO 33. Superficies limitadoras de obstáculos. En las áreas cubiertas por la proyección de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, así como en las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

ARTICULO 34. Determinación. La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique.

ARTICULO 35. Reducción o eliminación de obstáculos. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo público se comprueba la infracción a las normas a que se refiere el presente capítulo, la Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá al infractor la reducción o eliminación de los obstáculos.

En caso de incumplimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil, requerirá judicialmente la reducción o eliminación de los obstáculos. Los gastos que demanden serán a costa del infractor, el cual no tendrá derecho a reembolso ni indemnización.

ARTICULO 36. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo privado se construyen obstáculos que afectan sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si éstos constituyen un riesgo para la circulación aérea.

De determinar la Dirección General de Aeronáutica Civil que los obstáculos constituyen un riesgo para la circulación aérea, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar judicialmente su reducción o eliminación. La resolución judicial podrá autorizar al propietario del aeródromo a reducir o eliminar los obstáculos por cuenta y costo del infractor.

ARTICULO 37. Obligación de señalizar. La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria y se efectuará de acuerdo con la reglamentación respectiva. Los costos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

CAPITULO III FACILITACION

ARTICULO 38. Comisión Nacional de Facilitación. La Dirección General de Aeronáutica Civil constituirá la Comisión Nacional de Facilitación, que será la encargada de los procedimientos y coordinación que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de Aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, en aplicación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

La reglamentación establecerá la integración, funciones y atribuciones de la Comisión.

TITULO IV AERONAVES

CAPITULO I CONCEPTO Y CLASIFICACION

ARTICULO 39. Definición. Se considera Aeronave toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas.

La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables.

ARTICULO 40. Clasificación. Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles

- a) Aeronaves de Estado: Las aeronaves que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.
- b) Aeronaves Civiles: Todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar. Estas se clasificarán de acuerdo a su uso en:

Aeronaves Comerciales: Las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo.

Aeronaves de Aviación General: Las utilizadas en cualquier otra actividad.

CAPITULO II MATRICULA, CONDICIONES TECNICAS DE LA AERONAVE

ARTICULO 41. Se considera de nacionalidad guatemalteca toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional. La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la aeronave.

No se permitirá que una aeronave nacional tenga dos o más matrículas. Las aeronaves con matrícula de otro país podrán adquirir matrícula guatemalteca, previa cancelación de la matrícula anterior y el cumplimiento de los requisitos de registro establecidos en el Reglamento, así como de las obligaciones fiscales a que esté afecta.

Cualquier empresa guatemalteca podrá adquirir en arrendamiento para uso dentro y fuera del país, aeronaves propiedad de empresas extranjeras e inscribirlas en el Registro Aeronáutico por el plazo que dure el arrendamiento, adquiriendo matrícula guatemalteca provisional, sin más trámite que el cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento y sin tener que cancelar los impuestos de importación.

ARTICULO 42. Certificado de Aeronavegabilidad. El certificado de Aeronavegabilidad es el documento en el que se hace constar que las aeronaves guatemaltecas han cumplido con las normas, regulaciones y el control técnico prescritos por la Dirección. Cuando se trate de aeronaves extranjeras, la Dirección les exigirá también el certificado de Aeronavegabilidad, extendido por la autoridad competente del país de su nacionalidad, para permitirles volar en el espacio aéreo guatemalteco.

La Dirección, para el efecto, deberá extender el certificado de Aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.

Cuando una aeronave se haya accidentado o se haya reportado en una situación de emergencia, su propietario deberá solicitar un nuevo certificado de Aeronavegabilidad antes de ponerla nuevamente en servicio, o solicitar una inspección de la aeronave en el segundo caso.

El certificado de Aeronavegabilidad es válido por un (1) año, a menos que sea suspendido o cancelado, pero puede ser prorrogado sucesivamente por períodos iguales, previa inspección de la aeronave, efectuada por el personal técnico de la Dirección. La Dirección para el efecto deberá prorrogar el certificado de aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección y se cumpla con las condiciones de aeronavegabilidad.

Las aeronaves de matrícula extranjera están sujetas a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para garantizar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

ARTICULO 43. Documentos de a Bordo. Toda aeronave nacional o extranjera debe llevar a bordo los documentos siguientes:

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de Aeronavegabilidad.
- c) Las licencias apropiadas de cada miembro de la tripulación.
- d) Diario de a bordo.
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarque y destino.
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga.

CAPITULO III REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL

ARTICULO 44. Registro Aeronáutico Nacional. La Dirección General de Aeronáutica Civil organizará en registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional, que será administrado y dirigido por un funcionario denominado Registrador nombrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, el que velará porque las operaciones y desarrollo del Registro se desarrolle de conformidad con la ley, reglamentos y regulaciones. En el Registro se inscribirán:

- a) Aeronaves Civiles y sus motores.
- b) Personal Técnico Aeronáutico.

- c) Escuelas de Instrucción Aeronáutica.
- d) Infraestructura Aeroportuaria.
- e) Operadores de Transporte Aéreo Comercial autorizados.
- f) Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea.
- g) Talleres Aeronáuticos.
- h) Inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos.
- i) Enajenaciones y arrendamientos de aeronaves, así como los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a nuestra legislación. Toda la información contenida en el Registro Aeronáutico Nacional será pública.

ARTICULO 45. Requisitos. Las personas que tengan que inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional deberán de cumplir con los requisitos exigidos en el reglamento respectivo.

CAPITULO IV PERDIDA, DESTRUCCION, INUTILIZACION, ABANDONO E INCAUTACION DE AERONAVES

ARTICULO 46. De la declaración. La Dirección General de Aeronáutica Civil, declarará:

- a) La pérdida de una aeronave, cuando hayan transcurrido treinta (30) días desde su desaparición, previa investigación.
- b) La destrucción de una aeronave, cuando resulte imposible o económicamente inviable ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad.
- c) La inutilización de una aeronave cuando, se encuentren inoperativas por más de un (1) año, y,
- d) El abandono de una aeronave a favor del Estado, luego de transcurrido un plazo de seis (6) meses de producido el requerimiento legal cuando:
 - 1) La aeronave y sus partes inmovilizadas en el territorio guatemalteco no sean reclamadas o reparadas por sus propietarios o explotadores.
 - 2) La aeronave permanezca en un aeródromo inmovilizada sin que exista persona con capacidad legal suficiente que se haga cargo de las responsabilidades derivadas de su propiedad, operación o explotación.
 - 3) La aeronave carezca de matrícula o se ignore el nombre del propietario o el lugar de su procedencia,
 - 4) Lo solicite por escrito el propietario de la aeronave.

ARTICULO 47. De la Inscripción. Las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización, abandono de aeronaves se inscribirán de oficio en el Registro Aeronáutico Nacional. La inscripción conlleva la cancelación automática de la matrícula. El reglamento determinará la forma y procedimiento para efectuar las declaraciones respectivas.

ARTICULO 48. Del remolque de aeronaves. Cuando una aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación; cuando signifique un obstáculo al desarrollo de las actividades aeroportuarias; o cuando la permanencia en el lugar de inmovilización o accidente pueda producir un deterioro del bien, la Dirección General de Aeronáutica Civil

podrá disponer su inmediato remolque. Los gastos de reparación, conservación y remolque de la aeronave serán por cuenta del propietario o explotador.

TITULO V CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

CAPITULO I ARRENDAMIENTO

ARTICULO 49. Del arrendamiento de aeronaves. El contrato de arrendamiento de aeronave es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso y posesión de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica. Este contrato debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTICULO 50. Cesión y subarrendamiento. No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse sin el consentimiento expreso del arrendador.

ARTICULO 51. Arrendamiento con o sin tripulación. El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 62 de la presente ley. En caso que el arrendatario de la aeronave asuma la responsabilidad de equiparla y tripularla, la obligación del arrendador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, revista de la documentación necesaria para su utilización.

ARTICULO 52. Obligaciones. El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia y a utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el contrato, así mismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que los producidos por el uso legítimo y el transcurso del tiempo. La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento.

ARTICULO 53. Inmovilización y restitución. Procede la inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de la entrega, bajo la responsabilidad del arrendatario.

La inmovilización de la aeronave procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Aeronáutico Nacional. En este último caso la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización.

CAPITULO II FLETAMENTO

ARTICULO 54. Definición. El contrato de fletamento de aeronaves es aquel mediante el cual el fletante, que conserva la posesión de la aeronave y su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un período de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación.

ARTICULO 55. Obligaciones. El fletante debe poner a disposición del fletador la capacidad legal total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de abordaje y en estado de aeronavegabilidad. Así mismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos.

CAPITULO II INTERCAMBIO DE AERONAVES

ARTICULO 56. Definición. El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos.

CAPITULO IV ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

ARTICULO 57. Transferencia. Cuando una aeronave con matrícula guatemalteca sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica civil, podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

ARTICULO 58. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asumir, previa autorización del Estado de matrícula, todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

TITULO V PERSONAL AERONAUTICO

CAPITULO UNICO DEL PERSONAL

ARTICULO 59. Licencias para Pilotos y demás Personal Técnico Aeronáutico. Ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio-operador de a bordo, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva.

Al personal militar, pilotos y mecánicos, se les extenderán licencias civiles, a su solicitud en la categoría que les corresponda de acuerdo con su experiencia, conocimientos, horas de vuelo y tipos de aeronave voladas en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Para la extensión de licencia de transporte aéreo público, deberán llenar todos los requisitos aplicables establecidos por esta ley, reglamentos y regulaciones, estarán exentos de algunos requisitos, quienes demuestren ser capitanes calificados en aeronaves de transporte de pasajeros.

ARTICULO 60. Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, aceptadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes. El personal extranjero se encuentra sujeto a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil. En el reglamento respectivo se establecerán los requisitos correspondientes.

ARTICULO 61. Del comandante. Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante quien tendrá la autoridad. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante.

ARTICULO 62. Nacionalidad del personal. En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo caso de la aviación general, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser guatemalteco. Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de tres (3) meses, contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de ese personal capacitado, en Guatemala.

ARTICULO 63. Personal de aeródromos. En todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a la dirección y régimen interno. El reglamento determinará los

requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo así como las facultades y obligaciones del responsable y personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

ARTICULO 64. En los Aeródromos privados debe haber un responsable, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o explotador del aeródromo o de otra persona designada por éstos, conforme a los requisitos que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil

TITULO VI AERONAUTICA COMERCIAL

CAPITULO I TRANSPORTE AEREO NACIONAL E INTERNACIONAL

ARTICULO 65. Los servicios aéreos, se clasifican de la siguiente manera:

1. Servicios de transporte aéreo.
 - a) Atendiendo a la frecuencia en: regular y no regular.
 - b) Atendiendo a su actividad en: comercial y no comercial, privado o de aviación general.
 - c) Atendiendo al ámbito territorial en: nacional o internacional.
2. Trabajos aéreos y servicios no contemplados en la presente Ley.
3. Servicios auxiliares.

Toda empresa para poder iniciar operaciones en Guatemala debe contar con un certificado de operador aéreo y un certificado de explotación, documentos sin los cuales no podrá realizar el servicio de transporte aéreo. El reglamento y regulaciones respectivas normaran su desarrollo y requerimientos de operación.

ARTICULO 66. Política de cielos abiertos. El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 1º del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa.

De existir convenios que especifiquen limitaciones referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.

ARTICULO 67. Autorización para Prestar Servicios de Transporte Aéreo. Para prestar servicios de transporte aéreo comercial, de pasajeros, carga y/o correo, o servicios combinados se requiere la autorización escrita de la Dirección. Tal autorización deberá ser otorgada dentro los treinta (30) días, contados a partir de la fecha en que hayan concluido los procedimientos de certificación aérea de operación y cumplido todos los requisitos para optar al servicio propuesto.

Si en un plazo de un (1) año contado a partir de la solicitud del interesado, no se concluye el proceso de certificación del operador el mismo se dará por concluido, ordenándose su archivo y deberá iniciarse nuevamente a solicitud de la parte interesada.

Si una aeronave ingresa a territorio guatemalteco sin la autorización debida o viola disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho interno e internacional.

ARTICULO 68. Suspensión y revocación. Las autorizaciones que la Dirección emita al tenor de lo preceptuado en este título finalizan, por el vencimiento del plazo establecido en ellos. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente la autorización cuando:

- a) El explotador pierde la capacidad legal, técnica o económica-financiera, según la cual le fue otorgada la autorización.
- b) Si el explotador no cumple con constituir la garantía o garantías exigidas.
- c) Si las operaciones no se inician dentro del plazo de treinta (30) días desde la fecha de otorgamiento del certificado de explotador.
- d) Si se interrumpen las operaciones por un plazo de noventa (90) días sin causa justificada, o no inicia sus operaciones en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de certificación de explotación.
- e) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución, conforme a la ley y no ofrece, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- f) Si la autorización para la prestación de los servicios es cedida, transferida o explotada en contravención con lo dispuesto en el certificado y/o lo dispuesto en la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y normas complementarias.
- g) Se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos
- h) aerocomerciales a los otorgados por Guatemala.
- i) Si el explotador no cumple con las obligaciones a su cargo, o
- j) Si el operador lo solicita, previa aceptación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 69. Los explotadores están obligados a entregar la información o documentación técnica, legal, estadística y económica-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que le sea requerida formalmente, debiendo la Dirección General de Aeronáutica Civil, preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a la Ley.

ARTICULO 70. Mercancías peligrosas. El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sólo se realizará de acuerdo a la reglamentación correspondiente. El reglamento determinará los requisitos que deban de cumplirse para el otorgamiento de las autorizaciones.

CAPITULO II AVIACION COMERCIAL

ARTICULO 71. Aviación comercial nacional. La Aviación comercial nacional se encuentra reservada a personas individuales o jurídicas guatemaltecas y deberá entenderse como todo transporte aéreo realizado por aeronave de Transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración o alquiler.

Para el efecto se conceptúa como persona jurídica guatemalteca a aquella que cumpla con los siguientes requisitos:

- a) Tener su domicilio principal en el territorio de la República.
- b) Que por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad, sean guatemaltecos o residan permanentemente en el país.

- c) Que el cincuenta y uno por ciento (51%), del capital social de la empresa, por lo menos, sea de propiedad guatemalteca y esté bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad guatemalteca.

No obstante lo que indica la anterior literal, los accionistas extranjeros podrán aportar o invertir en el capital social de personas jurídicas que se dediquen a dicha actividad, de conformidad con las disposiciones siguientes:

- 1) A partir del uno de enero del año 2001, con la aportación máxima del cincuenta y uno por ciento (51%) del capital social respectivo, y
- 2) A partir del uno de enero del 2004, con una aportación del cien por ciento (100%) del capital social total.

ARTICULO 72. Transporte aéreo regular y no regular. Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser regular y no Regular.

Transporte aéreo regular: es normalmente el que puede ser utilizado por el público y que se realiza ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse fácilmente como sistemático.

El servicio de transporte aéreo no regular: es todo aquel que se realiza en condiciones que no sean las del transporte aéreo regular.

ARTICULO 73. Transporte aéreo nacional e internacional. Por el ámbito territorial donde se realicen las operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser nacional o internacional.

El transporte aéreo nacional: es el servicio aéreo explotado exclusivamente dentro del territorio guatemalteco.

El transporte aéreo internacional: es el realizado entre el territorio guatemalteco y el de un Estado extranjero o entre dos (2) puntos del territorio guatemalteco cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

ARTICULO 74. Representante. Las personas jurídicas extranjeras autorizadas para prestar servicio de transporte aéreo internacional, en forma directa o indirecta, deben designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quien deberá tener su domicilio permanente en Guatemala.

ARTICULO 75. De las tarifas. La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de la aviación comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y la demanda de los servicios. Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública, el Estado podrá fijar las tarifas mínimas y máximas, para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tiene carácter extraordinario, las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo al informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

CAPITULO III AVIACION GENERAL

ARTICULO 76. Autorización. Para realizar actividades de aviación general en cualquiera de sus modalidades, las personas individuales o jurídicas deberán obtener permiso de operación o un permiso de vuelo, debiendo de satisfacer los requisitos establecidos en el reglamento.

ARTICULO 77. De las normas aplicables. La aviación general se rige por las disposiciones de la presente ley, reglamentos, regulaciones y normas complementarias, que le sean aplicables.

TITULO VIII CONTRATO DE TRANSPORTACION AEREA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 78. Del contrato. El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete o boleto de pasaje acredita la existencia del contrato y puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones.

ARTICULO 79. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

ARTICULO 80. Transporte de equipaje. El transporte de equipaje registrado se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece la reglamentación. No se incluirá en dicho documento, los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

El transportador no puede liberarse de su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si ésta no contiene la indicación del número del billete de pasaje o del documento de transporte y del peso y la cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

ARTICULO 81. Transporte de carga. La carta de porte o guía aérea es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador. La carta de porte debe expresar que se trata de transporte aéreo y será extendida nominativamente. La carta de porte debe contener la información que señale la reglamentación y los instrumentos internacionales vigentes.

ARTICULO 82. La ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte, así como el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

TITULO IX COOPERACION COMERCIAL Y CODIGO COMPARTIDO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 83. De los Acuerdos. El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más formulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

ARTICULO 84. Código Compartido. El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

ARTICULO 85. Formalidades. Los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera que sea su modalidad y de Código Compartido deben constar por escrito y ser remitido y registrado en la Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de su ejecución.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, mantendrá la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la ley. Los requisitos de aprobación se determinan en el reglamento respectivo.

ARTICULO 86. Calidad y responsabilidad. La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

TITULO X DE LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 87. Definición. El sistema computarizado de reserva es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asiento o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo.
- b) Se puede hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos.
- c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
- d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.

ARTICULO 88. Terminales. Las disposiciones del presente título, así como las de su respectiva reglamentación, se aplicarán a todas las terminales de sistemas computarizados de reservas u otros días de acceso utilizados en el territorio guatemalteco, cualquiera que sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la colocación geográfica de la fuente de la información utilizada.

Las disposiciones del presente título se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de sistemas computarizados de reservas en territorio guatemalteco.

ARTICULO 89. Competencia y confidencialidad. La utilización de los sistemas computarizados de reservas en Guatemala, se hará de forma imparcial, transparente y no discriminatoria por las partes involucradas en su operación, quienes deben proteger el carácter confidencial de los datos personales que en ellos se reciban y se transmitan. Cuando no se cumpla con la confidencialidad, la parte afectada tendrá derecho a ser indemnizada.

ARTICULO 90. De la propiedad. Las personas individuales o jurídicas extranjeras pueden ser propietarias de sistemas computarizados de reservas, utilizados en Guatemala; siendo libre el intercambio de información para el debido funcionamiento de los sistemas, efectuado a través de las fronteras de la República de Guatemala.

ARTICULO 91. Responsabilidad. Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho doloso o culposo que les sea imputable, originado en la utilización de un sistema computarizado de reserva.

TITULO XI RESPONSABILIDAD

CAPITULO I DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS Y TRIPULACION

ARTICULO 92. Responsabilidad por muerte o lesiones físicas. El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión sufrida por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En cualquier caso, las operaciones de embarque y desembarque estarán determinadas en función del control que sobre los pasajeros asuma el transportista.

ARTICULO 93. Responsabilidad por la tripulación. La responsabilidad del transportador con respecto al personal aeronáutico de abordaje se rige de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación correspondiente.

ARTICULO 94. Responsabilidad por los pasajeros. En el transporte de personas, el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero por la muerte, lesión, daños y perjuicios sufridos, será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.

En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de treinta (30) días desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto que se establezca en la reglamentación respectiva. La indicada suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser deducida del monto de la indemnización final que corresponda.

Toda cláusula que tienda a limitar o reducir la responsabilidad del transportador en caso de daños y perjuicios a las personas es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la nulidad del contrato.

CAPITULO II DAÑOS CAUSADOS A EQUIPAJE, CARGA Y COSAS

ARTICULO 95. Responsabilidad por equipaje y carga. El transportador es responsable de los daños y perjuicios en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo, tal período comprende el lapso durante el cual los equipajes o carga se encuentran bajo custodia del transportador.

ARTICULO 96. En el transporte de carga y equipaje, el monto de la responsabilidad del transportador será establecido por la reglamentación respectiva, salvo declaración especial hecha por el expedidor o el pasajero al transportador en el momento de la remisión o entrega de los bultos y mediante el eventual pago de un precio adicional. En este caso, el transportador está obligado a pagar el valor declarado, salvo que pruebe que el valor de la carga o equipaje era menor al declarado.

ARTICULO 97. Del reclamo. En caso de destrucción, pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega del equipaje o carga, el destinatario debe interponer su reclamo al transportador por escrito o en la carta de porte y de manera fehaciente. La recepción de equipaje y carga sin protesta por el destinatario, hace presumir que fueron entregados en buen estado y conforme lo estipulado en el contrato de transporte, salvo prueba en contrario.

ARTICULO 98. Plazos. En caso de avería o pérdida parcial, el destinatario debe dirigir al transportador su reclamo dentro del plazo de cinco (5) días para los equipajes y diez (10) días para la carga, contados desde la fecha de entrega. Tratándose de pérdida o destrucción el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos pero contados a partir de la fecha en que el transportador comuniquen al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la carga, que se ha producido la pérdida, o en la fecha en que el equipaje o la carga debieron ser puestos a disposición del destinatario.

En caso de retraso en la entrega, el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos, contados de la manera siguiente:

- a) Equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino, y
- b) Equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el transportador informe al propietario o destinatario al arribo de los equipajes o de la carga.

CAPITULO III

DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, TRIPULACION, EQUIPAJE, CARGA Y COSAS

DISPOSICIONES COMUNES

ARTICULO 99. Derechos especiales de giro. El monto de la responsabilidad en caso de muerte de pasajeros, de daños causados a equipajes o carga transportadas se determinará en la reglamentación respectiva, teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro.

ARTICULO 100. Las sumas expresadas en derechos especiales de giro, se refieren al Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional.

ARTICULO 101. Indemnizaciones. El transportista no será responsable por indemnizaciones superiores a las establecidas en la reglamentación respectiva, en la medida que pruebe:

- a) Que el daño no fue causado por culpa inexcusable, acción u omisión dolosa del transportador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones; o,
- b) Que el daño se debió únicamente a la culpa inexcusable o a otra acción u omisión dolosa de un tercero.

CAPITULO IV

INCUMPLIMIENTO TOTAL O PARCIAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTACION AEREA

ARTICULO 102. Responsabilidad del transportador. En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del íntegro precio del pasaje.

ARTICULO 103. Si el transporte se interrumpe, el pasajero tiene derecho:

- a) Al reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada; o,
- b) El pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la interrupción.

Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse, tendrá derecho:

- a) Al reembolso inmediato íntegro o proporcional al precio del pasaje, según corresponda; o,
- b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.

Si el transportador ha realizado un número de reservas o ventas de pasaje para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave, negándose el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en las literales a) y b) anteriores.

En todos los casos, el pasajero tendrá derecho a reclamar daños y perjuicios, si se hubieren causado.

CAPITULO V

TRANSPORTE SUCESIVO Y TRANSPORTE DE HECHO

ARTICULO 104. Responsabilidad en el transporte sucesivo. El transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente ley se aplican solamente al transporte aéreo.

ARTICULO 105. Responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho. Si el contrato de transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es mancomunada y solidaria y se rige por las disposiciones del presente título.

En tal sentido, el usuario puede dirigir su reclamo o demandar a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.

Las reclamaciones entabladas contra uno de los transportadores no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra el otro transportador, mientras no resulte pagada la deuda por completo.

CAPITULO VI DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

ARTICULO 106. Responsabilidad. En caso de transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo público, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente título.

CAPITULO VII DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

ARTICULO 107. Responsabilidad. La persona que sufra daños y perjuicios en la superficie tiene derecho a la indemnización correspondiente, en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma. No procede la indemnización si no existe una relación de causalidad adecuada entre los daños y perjuicios y el acontecimiento que los ha originado.

ARTICULO 108. Responsabilidad del explotador. La responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie corresponde en forma integral al explotador de la aeronave. El que utiliza una aeronave sin el consentimiento del explotador, responde por los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie. En este caso, el explotador es responsable solidario, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie puede ser atenuada eximida en cuanto acredite que el daño fue causado o contribuyó a causarlo la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

CAPITULO VIII RESPONSABILIDAD EN LA AVIACION GENERAL

ARTICULO 109. Responsabilidad. El que realice actividades de aviación general es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones. Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

Son aplicables a las actividades de la aviación general, las normas contenidas en el presente título, en lo que le sean aplicables.

TITULO XII SEGUROS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 110. Seguros Obligatorios. El explotador está obligado a constituir los seguros por los daños previstos en el Título VIII de la presente ley y para garantizar el fiel cumplimiento de sus obligaciones.

ARTICULO 111. Seguros del personal. El explotador está obligado a asegurar a su personal, contra los accidentes susceptibles de ocurrir en el cumplimiento del servicio.

ARTICULO 112. Seguros de aeronaves extranjeras. No se autoriza la circulación en el espacio aéreo guatemalteco de ninguna aeronave extranjera que no acredite tener asegurados los daños que pudieran causar a las personas o cosas transportadas o a los terceros en la superficie.
En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o instrumentos internacionales, el seguro debe cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

ARTICULO 113. Del Asegurador. En los seguros obligatorios establecidos por la presente Ley, el asegurador responde frente a los damnificados aún cuando los daños ocurridos provengan del dolo o culpa grave del transportador o del explotador, sin perjuicio de la acción del asegurador contra aquellos.

TITULO XIII BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 114. Competencia. La búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, son de interés público y será la Dirección General de Aeronáutica Civil la encargada de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.

ARTICULO 115. Reembolso de gastos. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tendrá derecho al reembolso de los gastos e indemnización por la utilización de sus unidades vehiculares y personal en la búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas, su tripulación y pasajeros.
Las retribuciones o indemnizaciones deberá efectuarlas el propietario o explotador de la aeronave socorrida y no podrá exceder en conjunto, al valor de reposición que tendría la aeronave antes de ocurrido el hecho.

TITULO XIV INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

CAPITULO UNICO

ARTICULO 116. Investigación. La Dirección está obligada a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala y a participar en los que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorios de otro Estado, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición, procediendo a sancionar si correspondiere, a los infractores.

En accidente de aeronave con matrícula extranjera se permitirá la colaboración del Estado en que se encuentre matriculada para la investigación.

Toda persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente de aviación o la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias lo permitan. La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.

La autoridad policial más cercana al área del accidente será la responsable de prestar la vigilancia y seguridad de los restos o despojos del accidente, sin interferir con la labor de investigación aeronáutica. La remoción y liberación de la aeronave o sus restos, solo podrá realizarse con la autorización de la autoridad aeronáutica.

La investigación de un accidente en que se encuentre involucrada una aeronave militar nacional o extranjera, será responsabilidad militar.

La intervención de la autoridad aeronáutica no impide la acción judicial ni la intervención policial en los actos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, sin embargo deberán de coordinarse para efectos de cada una de las investigaciones, debiendo de dirigir tal coordinación los inspectores e investigadores de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 117. Toda persona esta obligada a declarar ante la autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.

De producirse un accidente mortal, deberá de realizarse una necropsia completa incluyendo examen de toxicología, de los fallecidos y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en accidentes las efectúe.

La investigación de los accidentes e incidentes de aviación se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en convenios internacionales ratificados por Guatemala y su fin es la prevención de los mismos.

Las personas individuales o jurídicas e instituciones tendrán la obligación de elaborar y entregar los informes que les requiera la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.

TITULO XI INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPITULO UNICO

ARTICULO 118. Facultad de sancionar. La Dirección deberá de conocer y sancionar las infracciones a la ley, sus reglamentos y regulaciones de aviación civil, independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse.

ARTICULO 119. Sanciones. Las infracciones a la presente Ley, sus reglamentos y regulaciones serán sancionadas por la Dirección, dependiendo su gravedad con:

- Apercibimiento.
- Multa.
- Suspensión e inhabilitación temporal.
- Cancelación.
- Eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

ARTICULO 120. Multas. Las multas no serán menores de cien (100) ni mayores de veinticinco mil (25,000.00) Derechos Especiales de Giro, dependiendo la gravedad de la infracción y/o el peligro en que se haya puesto la seguridad aérea operacional y terrestre.

Las multas se impondrán sin que las infracciones sean exclusivas y limitativas de la siguiente manera:

I) De 20,000.01 a 25,000.00 Derechos Especiales de Giro a las Empresas de Transporte Aéreo por:

- a) Realizar operaciones con violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias y horarios autorizados.

- b) Negarse a transportar, persona o carga sin razón justificable para ello.
- c) Obstaculizar la aproximación a cualquier aeronave, en un aeropuerto u aeródromo que haya sido abierto al uso público.
- d) No efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, motores, motores auxiliares y demás servicios que se relacionen con la seguridad y eficiencia del Transporte Aéreo.
- e) No seguir las rutas aéreas y no aterrizar en los aeropuertos de acuerdo con lo fijado en el permiso de operación y plan de vuelo.
- f) Suspender sin causa justificada los vuelos programados, en detrimento del Estado o de los usuarios.
- g) Realizar operaciones de Transporte Aéreo sin contar con la autorización respectiva.
- h) Operar sin el certificado de Operador Aéreo Comercial.
- i) Obligar a la tripulación a realizar vuelos con naves que no reúnan las condiciones de aeronavegabilidad.
- j) No contar con la documentación nacional o internacional, requerida a bordo de la aeronave.
- k) No contar la aeronave con equipo de supervivencia actualizado.
- l) No tener actualizadas las directivas de aeronavegabilidad de la aeronave de acuerdo al fabricante.
- m) No tener actualizados los componentes de vida útil de la Aeronave de acuerdo al fabricante.
- n) Despachar aeronaves con información falsa o alterada de una reparación.
- o) No hacer del conocimiento de las autoridades competentes del área y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en forma inmediata los accidentes o incidentes ocurridos a sus aeronaves.
- p) Impedir el libre acceso de los inspectores debidamente identificados, a sus aeronaves, instalaciones, talleres de mantenimiento, bodegas y documentos.
- q) Operar sin seguros vigentes.

II) De 15,000.01 a 20,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietarios, arrendatarios o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:

- a) Permitir que la aeronave transite sin marcas de nacionalidad y matrícula.
- b) Operar sin certificado de aeronavegabilidad y matrícula, o cuando tales documentos se encuentren vencidos.
- c) Permitir que la aeronave sea tripulada por personas que carezcan de la licencia y habilitación correspondiente.

III) De 10,000.01 a 15,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietario, arrendatario o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:

- a) Alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula
- b) Matricular una aeronave en registro extranjero sin haber previamente cancelado la matrícula guatemalteca.

- c) Ordenar a la tripulación a que realice actos que impliquen violación a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones.
- d) Internar al país una aeronave extranjera o llevar una aeronave nacional al extranjero, sin cumplir con los requisitos establecidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.
- e) Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la autorización o en contra de los procedimientos establecidos.
- f) Transportar cadáveres, enfermos contagiosos y mentales sin las autorizaciones respectivas.
- g) Efectuar trabajos de fotografía aérea sin las autorizaciones correspondientes.

IV) De 5,000.01 a 10,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) Volar una aeronave en condiciones no aeronavegables.
- b) Tripular la aeronave sin portar la licencia, convalidación y su certificado médico vigente.
- c) Desobedecer las ordenes que reciba con respecto al tránsito aéreo.
- d) Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación, tomar parte en las operaciones de vuelo.
- e) Tripular la aeronave bajo efectos de haber ingerido bebidas alcohólicas, cualquier droga o estupefaciente en cualquier cantidad, salvo las utilizadas por prescripción de un médico de vuelo.
- f) Volar sobre zonas prohibidas o restringidas.
- g) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades, centros de población o fuera de estos lugares sin la autorización respectiva.
- h) Arrojar o permitir arrojar innecesariamente desde la aeronave, objetos o lastres.
- i) Realizar vuelos de demostración o pruebas técnicas, sin el permiso respectivo.

V) De 2,500.01 a 5,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) No aterrizar en los Aeródromos fijados en el permiso de operación.
- b) No permitir el libre acceso a los inspectores plenamente identificados para efectuar las inspecciones a las aeronaves, tripulaciones y documentos.
- c) Omitir dar información que requiera el control de tránsito aéreo para la seguridad del vuelo o proporcionare datos falsos.
- d) Volar por debajo de las alturas mínimas que determine la autoridad de Tránsito Aéreo.

VI) De 1,000.01 a 2,500.00 Derechos Especiales de Giro, a las personas individuales o jurídicas que presten servicios a terceros y/o desarrollen actividades conexas con la aviación y sus empleados o dependientes, por:

- a) Prestar los servicios sin contar con el certificado que lo autorice a operar.

- b) Emplear personal que no esté calificado.
- c) Emplear personal que no cuente con la licencia respectiva.
- d) Desarrollar sus actividades en instalaciones que no reúnan condiciones físicas y técnicas.
- e) No contar con los manuales correspondientes debidamente actualizados.
- f) No contar con los manuales completos, hasta su última revisión.
- g) No contar con equipo contra incendio de acuerdo a las regulaciones.
- h) No realizar las reparaciones de conformidad con las recomendaciones del fabricante.
- i) No contar con los seguros respectivos.
- j) Emplear equipo en malas condiciones.
- k) Obstruir la labor de seguridad, o acciones de salvamento y contra incendio.
- l) Utilizar vehículos sin los equipos o instrumentos requeridos.
- m) Atravesar o circular la pista de aterrizaje o calles de rodaje sin la autorización correspondiente.

VII) La Dirección impondrá una multa de 100.00 a 1,000.00 Derechos Especiales de Giro, a quien:

- a) Emitiere comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas.
- b) Sin autorización suprimiere señales aeronáuticas.
- c) Omitiere efectuar las señales o comunicaciones debidas.
- d) Interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas.
- e) Colocare obstáculos en la pista de aterrizaje sin causa o razón.
- f) Efectúe construcciones o instalaciones excediendo los límites máximos permitidos.

ARTICULO 121. Suspensiones, inhabilitaciones temporales. Las Suspensiones e inhabilitaciones temporales, serán de tres meses hasta tres años. De ser reincidente, si la infracción se considera grave, podrá imponérsele multa en forma simultanea.

ARTICULO 122. Cancelación. La Cancelación de la licencia, certificado, autorización, concesión u otra otorgada por la Dirección, se impondrá atendiendo la reincidencia o gravedad de la infracción independientemente de la multa correspondiente.

ARTICULO 123. La Dirección deberá como medida inmediata y simultánea a las sanciones, ordenar las medidas correctivas o preventivas para evitar que los actos pongan en peligro la seguridad aérea, hasta ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de la aeronave.

Si en la realización de un hecho se involucra la comisión u omisión de varias infracciones o fueren continuadas, podrá sancionarse cada una en forma separada.

ARTICULO 124. Las infracciones a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones que no tengan contemplada una sanción específica, serán sancionadas de conformidad con el contenido del artículo 119 dependiendo la gravedad de la misma.

ARTICULO 125. Pago. Las multas deberán pagarse en la Dirección, dentro de un plazo de cinco (5) días contados a partir del día siguiente de la fecha en que se le notifique la resolución que sanciona al infractor.

ARTICULO 126. Intereses moratorios. Por cada día de atraso en el pago, después del plazo antes mencionado, el sancionado deberá pagar un interés moratorio equivalente a la tasa de interés promedio ponderado para operaciones activas que rija en el mercado bancario guatemalteco.

De no hacer efectivo el pago de la multa, al ser requerida, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá a su elección deducir el monto de la garantía que ha sido prestada, si fuere el caso, o suspender, o cancelar la licencia, convalidación, permiso, autorización, certificación u otra otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que lo habilite para la prestación del servicio.

ARTICULO 127. Fuerza pública. En el ejercicio de las facultades que le otorga esta ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarla a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusieren en peligro la seguridad de la aviación, personas o cosas.

ARTICULO 128. Procesos judiciales y medidas cautelares. La autoridad policial o judicial que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una actividad aeronáutica, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 129. Envío de información. Si durante la investigación de un accidente o una infracción a las disposiciones establecidas por esta ley, reglamentos y regulaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, determina la comisión de una infracción, falta o delito, remitirá la documentación pertinente y demás elementos de juicio, a la autoridad competente.

TITULO XVI

ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL AERONAUTICO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 130. Concepto. El ingreso de material aeronáutico a la zona de tratamiento especial aeronáutico no da lugar al nacimiento de obligación tributaria alguna, encontrándose no afecto al pago de derechos e impuestos aduaneros, en tanto permanezca bajo control aduanero. Esta zona está ubicada dentro de zona primaria de aeropuertos internacionales. En el supuesto que estos no estén en condiciones de otorgar las facilidades necesarias, pueden ser ubicadas en zonas consideradas primarias fuera de los límites del aeropuerto, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación sobre la materia.

ARTICULO 131. Beneficios. Gozan del beneficio de la referida zona, respecto de los bienes necesarios para sus operaciones, las personas individuales y jurídicas nacionales o extranjeras que realicen o exploten actividades de aviación comercial o general, del ámbito nacional o internacional y que cuenten con sus respectivos certificados de operación y explotación; las que presten servicios de atención en tierra a aeronaves, servicios de aprovisionamiento o estaciones reparadoras, que se encuentren debidamente autorizadas. Las personas que se acojan al presente régimen deben llevar un sistema de control de entradas y salidas del material aeronáutico.

ARTICULO 132. Control. La Dirección General de Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, coordinarán para establecer las directivas y procedimientos necesarios y adoptar las medidas para la debida aplicación del presente régimen, controlando la recepción, ingreso y salida del material aeronáutico y señalando la documentación correspondiente, debiendo considerar los requerimientos de las actividades y servicios aéreos.

TITULO XVII MEDIO AMBIENTE

CAPITULO UNICO

ARTICULO 133. Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, así como las personas individuales o jurídicas que realicen actividades aeronáuticas y aeropuertos, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente, particularmente con relación a la homologación de ruido y emisión de contaminantes, en atención a lo dispuesto por disposiciones nacionales sobre la materia, el reglamento correspondiente y lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

TITULO XVIII OTRAS ACTIVIDADES AERONAUTICAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 134. Club Aéreo. Se considera club aéreo a toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de instrucción y sin fines de lucro.

ARTICULO 135. Autorización y regulación de otras actividades aeronáuticas. La Dirección General de Aeronáutica Civil, autorizará, reglamentará, regulará y supervisará las siguientes actividades aeronáuticas:

- a) Aeronaves agrícolas.
- b) Paracaidismo, ultralivianos y planeadores.
- c) Globos aerostáticos y dirigibles.
- d) Trabajos aéreos.
- e) Otras actividades aeronáuticas.

TITULO XIX DISPOSICIONES TRANSITORIAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 136. Derechos Existentes. Todas las personas, individuales o jurídicas, que al momento de entrar en vigencia esta ley posean certificados de aeronavegabilidad, licencias de piloto de cualquier categoría o de personal aeronáutico, derechos de explotación de servicios aeroportuarios y de servicios de transporte aéreo, o cualquier otro derecho relacionado con esta actividad y otorgado legalmente continuarán en el pleno goce del mismo hasta su vencimiento o antes de él si es solicitada modificación de la condiciones.

TITULO XX DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO UNICO

ARTICULO 137. Derogación. Se deroga el Decreto Número 100-97 del Congreso de la República, Ley de Aviación Civil, el Acuerdo Gubernativo 34-99 que contiene el Reglamento de la Junta Consultiva de Aviación Civil y toda disposición de carácter ordinaria o reglamentaria que se oponga a lo establecido a la presente ley.

ARTICULO 138. Reglamento. El Organismo Ejecutivo deberá emitir el reglamento de la presente ley, en un plazo no mayor de treinta días posteriores a la vigencia de este decreto.

ARTICULO 139. Vigencia. El presente decreto entrará en vigencia a los treinta (30) días después de su publicación en el diario oficial.

PASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCION, PROMULGACION Y PUBLICACION.

DADO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS DIECIOCHO DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL.

**JOSE EFRAIN RIOS MONTT
PRESIDENTE**

**CARLOS WOHLERS MONROY
SECRETARIO**

**SULEMA FRINE PAZ DE RODRIGUEZ
SECRETARIA**

BIBLIOGRAFÍA

1. www.google.com, Historia de la Aviación del Salvador
2. www.google.com, Historia de la Aviación
3. www.terra.com, Historia de la Aviación en Venezuela
4. Breve Historia de la Aviación Civil en Guatemala, proporcionada por Aeronáutica Civil
5. Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, proporcionada por el Coronel Bertin Salvador Salguero
6. Rodríguez Morales, Haydee Judith. Inicios de la Aviación en Guatemala desde el año 1911 hasta la muerte del Coronel Jacinto Rodríguez Díaz. Guatemala 1985.
7. National Geographic. 100 años de la Aviación. 2003
8. Ley de Aviación Civil

**Universidad San Carlos de Guatemala
Facultad de Humanidades
Maestría en Docencia
con Especialidad en Evaluación Educativa**

HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN GUATEMALA

NORA JEANNETTE ARIAS TORRES

Guatemala 2005

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	4
 CAPÍTULO 1	
Historia de la Aviación	6
1.1 Primeros Pasos de la Aviación.....	6
1.2 Período de 1800-1900.....	7
1.3 Surgimiento del Primer Vuelo.....	10
1.4 Período de la I Guerra Mundial.....	12
1.5 Período Posguerra Mundial I.....	13
1.6 Período de la II Guerra Mundial.....	15
1.7 Período Posguerra Mundial II.....	16
 CAPÍTULO 2	
Orígenes de la Aviación en Guatemala.....	18
2.1 Pioneros de la Aviación en Guatemala.....	20
2.1.1 Dante Nannini.....	20
2.1.2 Jacinto Rodríguez Díaz.....	21
2.1.3 Oscar Morales López.....	22
2.1.4 Miguel García Granados.....	23
2.2 Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca.....	23
2.2.1 Aviación Militar 1911-1929.....	23
2.2.2 Cuerpo de Aeronáutica Militar 1929-1944.....	31
2.2.3 Fuerza Aérea Guatemalteca 1945-1979.....	36
 CAPÍTULO 3	
Beneficios y obstáculos de la Aviación en Guatemala	42
3.1 Beneficios de la Aviación en Guatemala	42
3.2 Obstáculos de la Aviación en Guatemala.....	48
3.2.1 Suspensión de la Ayuda de los EUA.....	48

CONCLUSIÓN	51
ANEXO A	53
BIBLIOGRAFÍA	58

INTRODUCCIÓN

A cien años de la aviación mundial, desde 1903 cuando los hermanos Wright volaron 37 metros en un Flyer, no cesó en cada rincón del mundo, el deseo de imitarlos y ser los pioneros cada cual en sus países y Guatemala, no fue la excepción, desde el señor Dante Nannini, Miguel Idígoras Fuentes, Jacinto Rodríguez Díaz y Oscar Morales López, pioneros de la aviación en Guatemala, hasta nuestros días, se ha ido formando una historia que hasta ahora no se ha plasmado en ningún documento.

Poco se ha dicho sobre la historia de la Aviación en Guatemala, hay varios documentos dispersos donde se pueden encontrar ciertos datos, aunque hay otros a los cuales no se puede acceder. En esta monografía se intenta recopilar, los inicios, que marcaron a la aviación desde 1911, las glorias y hazañas de nuestros pilotos, así como su evolución, beneficios y obstáculos que han tenido hasta el día de hoy.

La modalidad de la investigación fue por una parte bibliográfica. Asimismo se entrevistó a las principales autoridades de la Fuerza Aérea Guatemalteca, entrevistas con personal que ha estado involucrado en hechos históricos, consultas bibliográficas a documentos a los cuales tuve acceso y documentos bajados de la Internet.

En la primera parte se incluye lo más relevante de los inicios de la aviación mundial, para introducir al lector qué fueron los motivos que indujeron a inventar los aviones y cómo rápidamente Guatemala también quiso ser partícipe de esa aventura. En el segundo capítulo están los orígenes de la aviación en Guatemala, pioneros, hechos relevantes, hazañas, etc. Luego se hace un esfuerzo por apuntar lo más relevante de la historia de la Fuerza Aérea hasta la época de ahora, así como los obstáculos que ha tenido y sigue teniendo. En la parte final, en un anexo, incluye fotografías de los aviones que ha traído la Fuerza Aérea Guatemalteca, a través de los años.

Esta investigación pretende servir de ayuda para futuras investigaciones, por la importancia histórica del tema, pues nadie ignora, que la aviación dio paso al desarrollo en muchas áreas, cómo el transporte rápido de pasajeros, carga y correo, sin mencionar los beneficios que ha traído cuando ha habido catástrofes y desgracias. Así pues, que esta sirva de inquietud para abordar otros temas no abordados en la presente.

CAPITULO 1

HISTORIA DE LA AVIACIÓN

1.1 Primeros Pasos de la Aviación

Nadie habría imaginado que el primer vuelo con éxito fue precedido de siglos de sueños, estudios y experimentos. Antiguas leyendas cuentan con numerosas referencias a la posibilidad de movimiento a través del aire. Algunos sabios antiguos creían que para volar sería necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro más ligero que el aire. En el siglo V de nuestra era, se diseñó el primer aparato volador: la cometa o papalote. En el siglo XIII el monje inglés Roger Bacon, tras años de estudio, llegó a la conclusión de que el aire podría soportar un ingenio de la misma manera que el agua soporta un barco.

A comienzos del siglo XVI Leonardo Da Vinci analizó el vuelo de los pájaros e imaginó y diseñó modelos que años después resultaron realizables. Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas. Creo tres tipos diferentes de ingenios más pesados que el aire: el ornitóptero, máquina con alas como las de un pájaro que se podían mover mecánicamente; el helicóptero diseñado para elevarse mediante el giro de un rotor situado en el eje vertical y el planeador en el que el piloto se sujetaba a una estructura rígida a la que iban fijadas las alas diseñadas a imagen de las grandes aves.

Leonardo creía que la fuerza muscular del hombre podría permitir el vuelo de sus diseños. La experiencia demostró que eso no era posible. Da Vinci fue alguien muy importante pues aplicó por primera vez técnicas científicas para desarrollar sus ideas.

En 1742, el marqués de Bacqueville intentó cruzar el río Sena, con un aparato de alas batientes, pero no tuvo suerte, pues le faltaron las fuerzas durante su travesía, cayendo estrepitosamente al río.

1.2 Período de 1800-1900

El siglo XIX llega con varios ingenieros e inventores, que seguían ingeniándose para desarrollar más experimentos y caminos para poder llegar a fabricar. El ingeniero aeronáutico e inventor británico sir George Cayley, teórico futurista, comprobó sus ideas experimentando con cometas y planeadores capaces de transportar un ser humano. Diseñó un aparato en forma de helicóptero pero propulsado por una hélice en el eje horizontal. Sus méritos le llevaron a ser conocido por sus compatriotas como el Padre de la Aviación.

El científico británico Francis Herbert Wenham utilizó en sus estudios el túnel aerodinámico, sirviéndose del flujo del viento forzado en su interior para analizar el uso y comportamiento de varias alas colocadas una encima de otra. Fue miembro fundador de la Real Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña.

Otros personajes interesantes del mundo aeronáutico de la época fueron el inventor británico John Stringfellow y William Samuel Henson (patentó su máquina voladora de vapor) y quienes colaboraron al principio de la década de 1840, para fabricar el prototipo de un avión que pudiera transportar pasajeros. El aparato desarrollado por Stringfellow en 1848 iba propulsado por un motor de vapor y arrastrado por un cable y consiguió despegar aunque no pudo elevarse.

El ingeniero francés Clément Ader, fue el primero en nombrar a un aparato volador como avión, y hacia el año de 1890, logra que su aparato EOLE se eleve levemente del suelo, recorriendo con él cincuenta metros.

El inventor francés Alphonse Penaud fabricó un modelo que se lanzaba con la mano e iba propulsado por bandas de goma retorcidas previamente y consiguió en el año 1871 que volara unos 35 metros. Otro inventor francés, Víctor Tatin, diseñó un ingenio propulsado por aire comprimido y equipado con un rudimentario tren de aterrizaje de cuatro ruedas. Lo sujetó a un poste central y las dos hélices consiguieron elevar el aparato en vuelos cortos y de baja altura.

El inventor británico australiano, Lawrence Hargrave, desarrolló un modelo de alas rígidas que iba impulsado por paletas batientes movidas por un motor de aire comprimido. Voló 95 metros en 1891. El astrónomo estadounidense Samuel Pierpont Langley fabricó en 1896 un monoplano en tándem impulsado por un motor de vapor cuyas alas tenían una envergadura de 4,6 metros. El aeroplano hizo varios vuelos, recorriendo entre 900 y 1.200 metros de distancia durante un minuto y medio. Subía en grandes círculos; luego, al pararse el motor, descendía lentamente para posarse en las aguas del río Potomac.

Muchos esfuerzos se llevaron a cabo para imitar el vuelo de las aves con experimentos basados en paletas o alas movidas por los músculos humanos, pero hasta ese momento nadie lo logró. Merecen citarse el austriaco Jacob Degen entre 1806 y 1813, el belga Vincent DeGroof, que se estrelló y murió en 1874 y el estadounidense R. J. Spaulding quien patentó su idea del vuelo empujado por músculos en 1889.

Más éxito tuvieron quienes se dedicaron al estudio de los planeadores y contribuyeron al diseño de las alas, como el francés Jean Marie Le Bris, quien probó un planeador con las alas batientes, el estadounidense John Joseph Montgomery y el renombrado alemán Otto Lilienthal. Lilienthal realizó sus experimentos con cometas y ornitópteros pero los mayores éxitos los obtuvo con sus vuelos en planeador entre 1894 y 1896. En 1896 murió al perder el control de su aparato y estrellarse contra el suelo desde 20 metros de altura.

Percy S. Pilcher, de Escocia, que también había obtenido grandes éxitos con su planeador, tuvo asimismo un accidente mortal en 1899. El ingeniero estadounidense Octave Chanute consiguió en 1896 pequeños logros con sus planeadores de alas múltiples, pero su mayor contribución a la aviación fue su libro sobre los avances aeronáuticos *Progress in Flying Machines* (1894).

Los numerosos experimentos realizados con cometas durante esta época, consiguieron mejorar de forma notable los conocimientos sobre aerodinámica y estabilidad del vuelo. El inventor estadounidense James Means publicó sus resultados en los *Aeronautical Annuals* de 1895, 1896 y 1897. Lawrence Hargrave inventó en 1893 la cometa en forma de caja y Alexander Graham Bell desarrolló entre 1895 y 1910 diversas cometas en forma de tetraedro capaces de transportar a un ser humano en un pequeño alojamiento.

Entre 1890 y 1901 se realizaron numerosos experimentos con prototipos provistos de motor. El más importante fue el de Langley que en 1901 y 1903 probó e hizo volar sin piloto un aeroplano a un cuarto de escala de su tamaño real. Le llamó AERODROME y fue la primera aeronave más pesada que el aire provista de un motor de gasolina que consiguió volar. El modelo a escala real se terminó en 1903 y realizó dos pruebas que acabaron en desgraciados accidentes. El aviador alemán Karl Jatho intentó en 1903, también sin éxito, volar un modelo motorizado de tamaño real.

Los logros conseguidos a lo largo del siglo XIX aportaron los fundamentos necesarios para el éxito de los hermanos Wright, pero los mayores avances se debieron a los esfuerzos de Chanute, Lilienthal y Langley a partir de 1885. En 1903 aún no se habían conseguido la estabilidad y el control necesarios para un vuelo prolongado, pero los conocimientos aerodinámicos y sobre todo el éxito de los motores de gasolina, que sustituyeron a los más pesados de vapor, permitirían que la aviación evolucionase con rapidez.

1.3 Surgimiento del Primer Vuelo

El día 17 de diciembre de 1903, cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del Norte, los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsada por motor. El avión fue diseñado, construido y volado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno. El más largo fue el de Wilbur con 260 metros recorridos en 59 segundos. Al año siguiente continuaron mejorando el diseño del avión y su experiencia como pilotos a lo largo de 105 vuelos, algunos de más de 5 minutos.

En 1905 llegaron a recorrer 38,9 kilómetros en 38 minutos y 3 segundos. Todos los vuelos se realizaron en campo abierto, regresando casi siempre cerca del punto de despegue. Hasta 1906 nadie más consiguió volar en un avión. En ese año el húngaro residente en París, Trajan Vuia, realizó algunos saltos muy cortos y también lo consiguió Jacob Christian Ellehammer en Dinamarca.

El primer vuelo oficialmente registrado en Europa lo hizo en Francia el brasileño Alberto Santos Dumont y su trayecto más largo lo logró el 12 de noviembre de 1906 cubriendo una distancia de 220 metros en 22,5 segundos.

El aeroplano, registrado como 14-bis, había sido diseñado por él y construido en la primera fábrica de aviones del mundo, la de los hermanos Voisin en París. Su forma era la de una gran cometa en forma de caja en la parte trasera y otra pequeña en la delantera, unidas por la estructura cubierta de tela. El motor era un Levavasseur Antoinette de 40 CV y estaba ubicado junto con la hélice en la parte posterior. El piloto iba de pie en una cesta situada delante del ala principal.

Hasta entonces en Europa nadie consiguió volar más de un minuto hasta finales de 1907, en que lo logró Henri Farman en un avión construido también por Voisin.

En contraste con Europa, los hermanos Wright conseguían en Estados Unidos superar sus marcas día a día. El 3 de septiembre de 1908, Orville Wright hizo una demostración con un modelo más veloz para el Cuerpo de Señales del Ejército en Fort Meyer, Virginia. El 9 de septiembre completó el primer vuelo mundial de más de una hora y también por primera vez se transportó un pasajero, el teniente Frank P. Lamh, durante 6 minutos y 24 segundos.

Estas demostraciones se interrumpieron el 17 de septiembre a causa de un accidente en el que resultaron heridos Orville y su pasajero el teniente Thomas E. Selfridge, quien murió horas después a consecuencia de una conmoción cerebral. Fue la primera persona muerta en accidente de avión propulsado por motor. Entretanto Wilbur Wright, que había ido a Francia en agosto, completó, el 31 de diciembre, un vuelo de 2 horas y 20 minutos demostrando un control total de su avión con suaves virajes, subidas y descensos a su entera voluntad.

Cuando Orville ya se encuentra recuperado de sus heridas y con la colaboración de Wilbur, reanudó las demostraciones para el Cuerpo de Señales en julio de 1909 y cumplió sus requisitos a finales de mes. El aeroplano fue comprado el 2 de agosto y se convirtió en el primer avión militar operativo de la historia.

Permaneció en servicio activo durante dos años y después fue retirado y trasladado a la Institución Smithsonian en la ciudad de Washington donde puede contemplarse todavía.

Una figura importante entre los diseñadores, fabricantes y pilotos estadounidenses fue Glenn Hammond Curtiss, de Hammondsport, Nueva York. En 1907 realizó en solitario un vuelo en el dirigible construido por Thomas Baldwin, propulsado por un motor de motocicleta de la fábrica de Curtiss que él mismo había modificado. En mayo siguiente Curtiss voló, también en solitario, el aeroplano diseñado y fabricado por un grupo conocido como la Asociación de Experimentos

Aéreos, organizada por Alexander Graham Bell. Curtiss era uno de sus cinco miembros.

Con su tercer avión, el June Bug, el 4 de julio de 1908 Curtiss cubrió la distancia de 1.552 metros en 42,5 segundos y ganó el Trofeo Científico Americano, primer premio estadounidense concedido al vuelo de un avión. En Reims, Francia, el 28 de agosto del año siguiente, Curtiss ganó el primer torneo internacional de velocidad, al conseguir una marca de 75,6 km/h. El 29 de mayo de 1910 ganó también el premio New York World, dotado con 10.000 dólares, por realizar el trayecto desde Albany, en el estado de Nueva York, hasta la ciudad de Nueva York; y en agosto completó el trayecto desde Cleveland a Sandusky, Ohio, sobrevolando la costa del lago Erie.

En enero de 1911 consiguió ser el primer americano en desarrollar y volar un hidroavión. En Europa lo había conseguido el 28 de marzo de 1910 el francés Henri Fabre. El pionero en cruzar el Canal de la Mancha fue el ingeniero y piloto francés Louis Blériot. El día 25 de julio de 1909, durante 35,5 minutos recorrió 37 kilómetros, desde Calais, Francia, a Dover, Inglaterra, en un avión monoplano diseñado y fabricado por él mismo, el monoplano de su invención lo llamó BLERIOT IX, también fundó una fábrica de aeroplanos que trabajó para la aviación militar francesa, durante la primera Guerra Mundial.

Con la llegada de la primera Guerra Mundial, la aviación militar dio un gran salto, pese a que Francia y Alemania, tenían organizado su aviación militar entre los años 1909-1910. En el año de 1919, surgen las primeras compañías de navegación aérea europea, específicamente en Francia y Alemania, y en 1923, en Bélgica.

1.4 Período de la I Guerra Mundial

Durante los años posteriores a la I Guerra Mundial se realizaron grandes progresos tanto en el diseño de los aeroplanos como de los motores. Los aviones de

dos alas con los motores y las hélices situadas en la parte posterior pronto fueron sustituidos por aviones con los motores situados en la parte delantera.

Había muy pocos modelos de monoplanos, pero en cambio durante la guerra, ambos contendientes fabricaron enormes biplanos con dos, tres y hasta cuatro motores que en Europa fueron al principio del tipo rotativo, aunque pronto se sustituyeron por los modelos radiales.

En 1911 se completó el primer vuelo transcontinental en Estados Unidos, desde la ciudad de Nueva York hasta Long Beach en California. Lo consiguió el piloto estadounidense Calbraith P. Rodgers. Salió de Sheepshead Bay, en Brooklyn, Nueva York, el 17 de septiembre, al mando de un aeroplano Wright, y aterrizó en su destino el 10 de diciembre, 84 días más tarde. El tiempo real de vuelo fue de 3 días, 10 horas y 14 minutos.

1.5 Período Posguerra Mundial I

Durante la I Guerra Mundial se usaron como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire. Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo. Como consecuencia de la presión de la guerra fueron entrenados más pilotos y construidos más aviones en los 4 años de conflicto que en los 13 años transcurridos desde el primer vuelo.

Gran parte de los excedentes militares vendidos después de la guerra fueron adquiridos por aviadores formados y entrenados durante la misma, dispuestos a realizar con ellos cualquier actividad que les produjera ingresos económicos: transporte de pasajeros, fotografía aérea, propaganda (por lo general escribiendo los nombres de los productos en sus aviones), vuelos de instrucción, carreras aéreas y exhibiciones acrobáticas.

Los vuelos transoceánicos comenzaron con el NC-4. El vuelo de este enorme hidroavión se inició en Rockaway Beach, Long Island, el 8 de mayo de 1919 y finalizó el 31 en Plymouth, Inglaterra, tras varias escalas intermedias en Newfoundland, las islas Azores y Lisboa (Portugal). El primer vuelo trasatlántico sin escalas lo consiguieron los pilotos británicos John William Alcock y Arthur Whitten Brown. Entre el 14 y el 15 de junio de 1919, en poco más de 16 horas, volaron desde Saint John's, Newfoundland, hasta Clifden, Irlanda, y ganaron un premio de 50.000 dólares otorgado por el London Daily Mail.

El día 26 de enero de 1926 se inició en Palos de Moguer, España, el vuelo del Plus Ultra. Era un hidroavión DORNIER WALL con el que el piloto español, comandante Ramón Franco y su tripulación, tras varias escalas y algún incidente consiguieron llegar el 7 de febrero a Buenos Aires, Argentina.

Entre el 20 y el 21 de mayo de 1927 se completó el primer vuelo, bautizado como el Espíritu de San Luis, cruzando el océano Atlántico en solitario. Lo llevó a cabo el aviador estadounidense Charles A. Lindbergh desde la ciudad de Nueva York hasta París, recorriendo una distancia de 5.810 kilómetros en 33,5 horas. Lindbergh se convirtió con esta hazaña en uno de los pilotos más famosos de la historia de la aviación.

Pero nadie había conseguido cruzar el Atlántico sin escalas en dirección oeste, a causa de los vientos contrarios, hasta que entre el 12 y el 13 de abril de 1928 el capitán alemán Herman Köhl, el barón de la misma nacionalidad Gunther Von Hünefeld y el capitán irlandés James Fitzmaurice, tras salir de Dublín, Irlanda, volaron 3.564 kilómetros, hasta Greenly Island, Labrador.

Existía entonces una auténtica fiebre por ser los pioneros en realizar cualquier trayecto y así los australianos sir Charles Kingsford-Smith y Charles T. P. Ulm, junto con los estadounidenses Harry W. Lyon y James Warner, emprendieron la Southern

Cross y volaron desde Oakland, California, hasta Sydney, Australia, con un total de 11.910 kilómetros y escalas en Hawai, Islas Fidji y Brisbane, Australia.

1.6 Período de la II Guerra Mundial

La más grande de las compañías internacionales que operaban en el momento de comenzar la guerra era Pan American Airways. Junto con sus empresas subsidiarias y afiliadas servía una red de 82.000 millas en rutas que llegaban a 47 países y colonias en todos los continentes. Las exigencias de la guerra aceleraron el desarrollo de los aviones y se consiguieron importantes avances en los de bombardeo y combate, así como en el transporte aéreo de tropas paracaidistas, tanques y equipo pesado.

De esta forma y por primera vez en la historia, la aviación se convirtió en el factor más decisivo en el desarrollo de la guerra. También se extendió con rapidez la fabricación de pequeños aviones. Bajo la supervisión del programa de entrenamiento de pilotos civiles, patrocinado por la Administración Civil Aeronáutica de Estados Unidos, los operadores privados dieron grandes facilidades para la formación como pilotos de miles de estudiantes que se convirtieron así en la columna vertebral de las fuerzas aerotransportadas de los tres ejércitos.

Los aviones diseñados para uso privado encontraron también un amplio uso militar en todo el mundo, por eso en 1941 el Ejército y la Armada de Estados Unidos compraron grandes cantidades de aviones ligeros que dedicarían a diversas misiones militares. Como consecuencia de todo ello el número de aviones producidos en los Estados Unidos en 1944, alcanzó la importante cifra de 97.694, con un peso medio aproximado de 4.770 kilogramos por avión. En el mismo año, Alemania ponía en combate dos ingenios completamente nuevos en el mundo de la aviación: el primer avión reactor y el primer proyectil volante.

1.7 Período Posguerra Guerra Mundial II

En el año 1945 la producción de aeroplanos militares en Estados Unidos se redujo drásticamente, pero los pedidos de aviones civiles se incrementaron considerablemente. Al finalizar el año, los fabricantes tenían contratos para construir 40.000 aviones en contraste con la producción máxima de 1941 que fue de 6.844. De nuevo las líneas aéreas nacionales e internacionales norteamericanas rompieron las plusmarcas anteriores en todos los tipos de tráfico y consiguieron sustanciales mejoras con respecto a 1941.

Se redujeron las tarifas tanto de pasaje como de carga y en 1945 volvieron a operar todos los servicios comerciales internacionales. La experiencia obtenida en la fabricación de aviones militares durante la guerra, fue utilizada en la construcción de aviones civiles, al nada más terminar las hostilidades. Las compañías aéreas dispusieron de aviones más grandes y mas rápidos con adelantos como las cabinas presurizadas. Se mejoraron los aeropuertos, los pronósticos meteorológicos y las ayudas a la navegación fueron más eficientes y aumentó la demanda pública de transporte aéreo de pasaje y carga, que creció a niveles desconocidos hasta entonces gracias a la repentina prosperidad de la posguerra.

Se crearon los primeros organismos adecuados para la regulación de la aviación: la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), adscrita a la Organización de las Naciones Unidas –ONU-, con sede en Montreal (Canadá). Otra organización que surge a partir de la iniciativa de las compañías aéreas es la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), también con sede en Montreal y que agrupa a más de 100 empresas de transporte aéreo, por lo general de líneas regulares, unidas en este organismo para resolver sus problemas comunes.

El gran desarrollo de la aviación a escala mundial ha obligado a todos los países a establecer leyes y regulaciones que permitan un eficiente y seguro tráfico aéreo y a firmar convenios y protocolos internacionales como el de Tokio en 1963 o

el de La Haya en 1973. En la actualidad existen en la mayor parte de las naciones leyes sobre la navegación aérea, que junto con otras medidas han llevado a este medio de transporte a convertirse en uno de los más seguros y eficientes.

CAPÍTULO 2

ORÍGENES DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN GUATEMALA

A mediados del siglo XIX el guatemalteco Mariano de la Luz Morales, diseñó una máquina aérea, escribiendo un folleto titulado “Teoría sobre una Máquina Aerostática”, en el año de 1854. Don Mariano solicitó la colaboración al gobierno de Francia, por ser este país uno de los pioneros de la aviación, desconociéndose hasta la fecha los resultados de la misma.

El 30 de enero de 1848, don José María Flores, trabajó en la construcción de un globo, que al terminarlo, fue probado. Ascendió en él, inflado con aire caliente, a la plaza de toros de aquel entonces, situado donde hoy queda la estación central de los ferrocarriles.

El día del experimento, el pueblo se abalanzó a las calles y los techos de las casas cercanas, se llenaron de espectadores. Cuenta la historia que las personas estaban aglomeradas en las cercanías del Calvario y del edificio El Cielito, encontrándose entre los espectadores, el General Rafael Carrera, quien se hacía acompañar de otras personalidades, ocupando la tribuna de honor.

José María Flores, empezó a ascender muy decidido a lograr su hazaña, pero los gritos de exclamación se cambiaron en gritos de horror, cuando las llamas empezaron a consumir aquel globo, construido con gran ilusión, en medio de 30,000 asistentes, que presenciaron la agonía de aquel hombre que se extinguía en medio del abrasador fuego.

En el año de 1911, don Alberto de la Riva, ayudado por el maestro carpintero Víctor Ortiz, construyó una especie de planeador. Este planeador fue sometido a dictamen de una comisión gubernativa específica, integrada por el Capitán Chiagné y el ingeniero Enrique Invernizzio, que permitió vuelos única y exclusivamente con

peso muerto. Don Alberto de la Riva, al ejecutar su primer vuelo en dicho planeador, sufrió un leve accidente, pero el planeador se destrozó.

Los primeros vuelos efectuados en Guatemala, fue en el año de 1912, cuando la Secretaría de Fomento celebra un contrato para una semana de aviación, efectuada del 25 al 31 de marzo, con el señor Alfonso Farren, quien trajo al país dos aviones: un BLERIOT y un DEPERDUSSIN. Estos aparatos fueron piloteados por los aviadores Paul Wyss y F. Durafour.

Al año siguiente el gobierno de Guatemala, contrató al aviador Dante Nannini, quien se ofreció para organizar la primera academia de aviación, la cual queda integrada así: Director Luis E. Ferro; Profesor y Piloto Aviador Murdin Wood, Mecánico Frank Bang y Dante Nannini.

La primera academia de aviación se fundó el 30 de junio de 1914, con dos aviones: BLERIOT y NEWPORT, los cuales estaban desprovistos de aparato alguno, tales como brújula, nivel, etc. Con estos aparatos se inician las clases de aviación, siendo los primeros alumnos: Delfino Sánchez-Latour, José Minondo, Renato González, José Tripaluri y el Barón Ernesto De Merk. Esta Academia de Aviación se instaló al este de la ciudad de Guatemala, en el llamado Campo Marte.

El 11 de septiembre de 1929, durante el gobierno presidido por el General Lázaro Chacón, se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil, como una dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, por medio del Decreto Gubernativo 1,032.

Ese mismo año se inician los vuelos regulares, autorizando a la Compañía Pickwick Airways, Inc para realizar estas operaciones entre Guatemala, México y Estados Unidos. Realizaban tres vuelos semanales, transportando pasajeros y correo. Posteriormente el servicio se extendió a San Salvador, con vuelos diarios. También en ese mismo año la Compañía Pan American, que en Guatemala operaba

como Compañía Mexicana de Aviación, inicia sus vuelos con rutas entre Guatemala y Veracruz y entre Guatemala y Brownsville, Texas.

A medida de que las necesidades aeroportuarias crecieron, dieron paso a la construcción del Aeropuerto La Aurora, cuyas primeras actividades datan del año 1923, desplazando de esta manera al Campo de Marte, que fue la sede de los primeros experimentos que se llevaron a cabo en este país. En ese entonces el Aeropuerto La Aurora estaba construido con una pista de grama, la cual no era suficiente para satisfacer las necesidades de esa época. Sin embargo las necesidades de la Segunda Guerra Mundial, ayudaron al asentamiento de una base aérea en la finca La Aurora y la necesidades de construirla con pavimento para permitir la operación de naves aéreas basadas en el país, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con una longitud de 2000 metros.

En 1959 esta pista se extiende en 500 metros por cada extremo. El primer avión jet comercial que aterriza en la Aurora fue un DC-8 de Panavías en 1959.

El 30 de junio de 1966, se concluyó los trabajos de construcción de la nueva terminal aérea de pasajeros con un área de 77,200 metros², finalizándose los trabajos del edificio en el año de 1968.

En el año de 1948 se promulgó la primera Ley de Aviación Civil de Guatemala, la cual se sustituye por una nueva ley a partir del 7 de diciembre de 1997 y posteriormente con fecha 3 de marzo del año 2001 entra en vigor la Ley actual, contenida en el Decreto 93-2000 del Congreso de la República.

2.1 Pioneros de la Aviación en Guatemala

2.1.1 Dante Nannini

Primer piloto aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, nacido en la ciudad de Guatemala, el 13 de septiembre de 1888, hijo de los señores Aurelio Nannini y Socorro Sandoval de Nannini. Desde muy chico notaron la inclinación por el vuelo,

pues conocía las proezas que hicieron los primeros hombres, en sus intentos por surcar el cielo en globos y posteriormente en aviones.

En el año de 1906, partió a los Estados Unidos de América, trabajando para una fábrica de aviones de San Francisco, California, sumergiéndose en el aprendizaje de la aviación. En 1910 se traslada a Nueva York, en donde se inscribe en la Escuela de Aviación de Moisant, y se gradúa como Piloto Aviador, regresando de inmediato a Guatemala. Fue dado de alta en el ejército de Guatemala como piloto aviador, organizando la academia de aviación en el año de 1914, como ya se hizo referencia.

Al iniciarse la primera Guerra Mundial, Nannini se va a luchar al lado de los aliados italianos, como buen patriota, y se alista en la Real Fuerza Aérea Italiana, para combatir en las fuerzas del Rey Víctor Manuel, contra Alemania y Austria, conquistando numerosos triunfos. Desafortunadamente, la muerte lo sorprende de regreso a Guatemala, cuando enfermó de influenza en la ciudad de Nueva York, en donde murió el 11 de enero de 1919. Sus restos fueron repatriados el 14 de febrero del mismo año, donde fue sepultado en el Cementerio General.

2.1.2 Jacinto Rodríguez Díaz

Nació el 16 de agosto de 1899, en el departamento de Totonicapán. Hijo de Justo Rodríguez De León y María Díaz Barrios. Hizo sus estudios en la Escuela Militar, actual Escuela Politécnica, obteniendo los despachos de subteniente de Infantería el 10 de junio de 1917 y pasó como ayudante de la Plana Mayor Presidencial del Licenciado Manuel Estrada Cabrera en el 1918.

Por medio de un acuerdo gubernativo del 11 de mayo de 1919, Rodríguez Díaz es enviado en una beca, a estudiar aviación a los Estados Unidos de Norte América, ingresando a la escuela de aviación militar Philadelphia Aero Service corporation. Se graduó el 12 de mayo de 1920 y le fue otorgado el título del Club Aéreo de los Estados Unidos.

A su regreso a Guatemala, en julio de 1920, su protector el Presidente Estrada Cabrera, había sido derrocado, por lo que no pudo integrarse inmediatamente a la aviación militar. Posteriormente el instructor francés Louis Fromont, le ponía obstáculos para que se incorporara a la aviación. El deseo de poner en práctica los conocimientos adquiridos , lo llevaron a México el 21 de enero de 1922, causando alta en la Segunda Escuadrilla del Escuadrón Bimotor de Bombardeo, como Teniente Piloto Aviador.

Cuando siente el deseo de volver a Guatemala en ese mismo año, se muda a las cercanías de Santo Tomás la Unión, municipio del departamento de Suchitepéquez, en donde su padre le había comprado casa y también le había instalado una farmacia.

2.1.3 Oscar Morales López Penagos

Por disposición también del Gobierno de Guatemala y en calidad de becado, partió a la Escuela de Brooks Field, San Antonio, Texas, Estados Unidos de América, el 11 de febrero de 1927 para continuar estudios de aviación. Luego pasó a la Escuela Táctica de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, Langley Field, Hampton, Virginia, el 31 de agosto de 1927, obteniendo el diploma de Piloto Aviador Militar, el 30 de junio de 1928.

Posteriormente y para adelantar cursos pasó a Fort Crockett, Galveston, Texas, el 31 de julio de 1928, permaneciendo ahí hasta el 3 de mayo de 1929. El 27 de marzo del mismo año, llevó a cabo el primer vuelo internacional en un aparato WACO cubriendo las siguientes rutas: Galveston-Tampico-México-Miahuatlán-Chimaltenango-Guatemala, aterrizando el 20 de abril de ese mismo año. Proeza que le contó para ser declarado As de la aviación guatemalteca. Regresó a Guatemala, como piloto aviador de la Escuela Nacional de Aviación, el 4 de mayo de 1929.

2.1.4 Miguel García Granados

Por medio del acuerdo gubernativo del 12 de mayo de 1920, se le confirió una beca a Miguel García Granados, para efectuar estudios de aviación en los Estados Unidos de América, en la Escuela de Señales de Fort Leavenwoeth, Kansas, donde obtuvo el título de Piloto Aviador. El 13 de marzo de 1921 pasa a un campo llamado Post Field, donde se graduó de Piloto Aviador de Observación Aérea.

Cuando regresa a Guatemala en diciembre de 1921, efectuó un viaje de buena voluntad Guatemala-La Habana-Washington-México-Guatemala, del 25 de julio de 1929 al 14 de agosto del mismo año, en compañía de Carlos Merlén. Murió en Guatemala, el 10 de marzo de 1968.

2.2 Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca

Al hablar de aviación nacional, necesariamente tenemos que hablar del desarrollo y fundación de la Fuerza Aérea Guatemalteca, pues el origen y desarrollo de la misma, está en el seno de ella. La dividiremos en 3 etapas, de las cuales su división marca la evolución, diferencias operadas ininterrumpidamente en el proceso de superación.

1. Aviación Militar 1911-1929;
2. Cuerpo de Aeronáutica Militar 1929-1944;
3. De 1945 a la fecha.

2.2.1 Aviación Militar 1911-1929

En 1911 los compatriotas Don Alberto De La Riva, con ayuda de su carpintero Víctor Ortiz, construyeron un avión llamado EL PLANEADOR. Pero debido a los pocos recursos con que se contaba en aquel momento, no se obtuvo el producto esperado. Tiempo después, renació el entusiasmo y el Gobierno de

Guatemala, se interesó por el problema contratando al Piloto Aviador Dante Nannini, guatemalteco de nacimiento e italiano por ascendencia.

Dante Nannini fue el fundador de la Primera Escuela de Aviación en el año de 1914, como ya se mencionó anteriormente. Para ese momento se contaba con dos aeroplanos un FARMAN y un BLERIOT, con los cuales se dio principio a la instrucción, figurando entre los primeros alumnos los señores Delfino Sánchez Latour, José Minondo, Donato González y el señor De La Riva, quienes con mucho entusiasmo se dedicaron a sus prácticas.

Lamentablemente fallece, en 1919, Dante Nannini, pero a pesar de tan significativa pérdida, los ánimos no decayeron y los norteamericanos Wood, Mierly, Willi y Jersen, continuaron impartiendo instrucción. Cuando recién finalizó la contienda mundial de 1914, y posterior caída del gobierno presidido por el Licenciado Manuel Estrada Cabrera, a raíz del movimiento unionista de 1920, asumió la presidencia Don Carlos Herrera, durante cuya administración fue solicitada a Francia una misión de instructores para el Ejército de Guatemala. Esta arribó a Guatemala el 1º de mayo de 1920.

Con dicha misión, enviaron armamento, y, a la vez también se adquirieron aviones BLERIOT 11y AVRO 504k de construcción inglesa. En aquella época, el Campo de Aviación se encontraba en el Campo Marte, haciendo las veces de Hangar una barraca de madera, situada en el lugar que hoy ocupa la Tribuna del Ejército.

Dentro de esta improvisada instalación se encontraban restos de aviones destruidos, siendo el más aceptable el BLERIOT, el cual tenía el tren de aterrizaje torcido y amarrado con alambres. Se trataba de un monoplano, desprovisto de alerones; el plano era flexible del centro a sus extremos y el piloto gobernaba la incidencia por medio de una cadena que pasaba por la cabina hacia el porte de mando.

Esta misión francesa estaba integrada por varios instructores que como se consigna, venía dispuesta a asesorar a las fuerzas armadas de Guatemala y se distribuía así: Comandante Gastón Contresti, Jefe e Instructor de Artillería; Capitán Camilo Chartier, Instructor de Infantería; Capitán Luis Roche, Instructor de Músicos Militares; Teniente de Aviación Louis Fromont, Instructor de Vuelo; Sub-oficial Ingeniero Aeronáutico Edgar Jeanneau, Instructor de Mecánica y Mantenimiento de Aviación.

Salvador Herrera, hermano del presidente, viajó a Europa, para comprar en Inglaterra dos aviones AVRO-504 con motores franceses RHONE, volviendo del viaje en mayo de 1921, principiando de esta manera las clases de aviación.

Por acuerdo gubernativo, el 29 de junio de 1921, se crea la Escuela de Aviación Nacional, tanto para pilotos, como para mecánicos. La primera promoción de aspirantes a pilotos aviadores militares la integraban seis personas, entre los cuales figuraban el General Miguel Ydígoras Fuentes, el Coronel Oscar Morales López, Edilberto Taracena, Federico Flores Cavaría, Oscar Rodríguez López y Carlos Gálvez.

Debido a las condiciones poco favorables que reunía el Campo Marte como Aeródromo, se dispuso su cambio a los campos de La Aurora, procediéndose en consecuencia a habilitarse para tal objeto.

El 1º de agosto de 1921, se da inicio a la limpieza de los campos de La Aurora, derribando cipreses, eucaliptos y otros árboles. El Ministro de la Guerra, Emilio Escamilla, dio la orden para que del Fuerte de San José, enviaran una sección de tropa, equipada con piochas, machetes y sierras de mano. Estas personas estuvieron bajo la dirección del Ingeniero Edgard Jeanneau y de los tenientes Rodríguez Díaz y Morales López.

Entraba ya el mes de septiembre de 1921 cuando se celebraba el centenario de nuestra independencia nacional, siendo el día 15, se efectuó el traslado de un avión BLERIOT a la Aurora, un AVRO-504 y restos de algunos aviones propiedad de la Fuerza Aérea Norteamericana.

En el otro AVRO-504, se dio inicio a la instrucción de los alumnos, la cual duró muy poco, pues el Ministro de la Guerra Emilio Escamilla, le solicitó al Teniente Fromont, que lo llevara a realizar una inspección a terrenos de su propiedad en el Lago de Amatitlán. Posteriormente le pidió que lo llevara a dar una vuelta sobre el volcán de Agua y como el vuelo se demoró más tiempo de lo previsto, se quedaron sin combustible, provocando un accidente en donde el avión se rompió totalmente, pero para fortuna sin desgracias personales.

En 1924 se adquieren un COUDRON G-3, un NEWPORT 21 y un MORANE SAULNIER MS-35 "PARASOL".

En aquel entonces, el piloto Fromont compró un avión marca COUDRON G-3 y más tarde lo vendió al Gobierno para instrucción, la misión francesa terminó su contrato en 1923, quedando como jefe otro francés Edmundo Durel, quien posteriormente falleció en compañía de Juan Domergue, en un accidente aéreo que en esta forma dejó a la aviación sin otro aparato, quedando en consecuencia solo un AVRO 504k.

Tiempo después, el Ministerio de Agricultura solicitó un vuelo de inspección en jurisdicción de Chimaltenango; fue preparado el avión y como a las 12:00 horas del día en que se efectuó el vuelo, el cual luego de permanecer aproximadamente 30 minutos en el aire, se supo que se había precipitado a tierra, en terrenos del municipio de Comalapa, Chimaltenango. Los restos del aparato fueron trasladados por medio de un camión, hasta la Ciudad Capital donde se procedió a su inmediata reparación para quedar disponible para vuelo poco tiempo después.

El otro AVRO se accidentó cerca de Pamplona, cuando era tripulado por el Coronel García Granados y un alumno, resultando ambos con heridas y golpes leves.

En esa misma época se tuvo la visita de cinco aviones salvadoreños marca LINCOLN STANDARD, de los cuales solo uno consiguió regresar a su base, en virtud de haber sufrido diversos accidentes los cuatro restantes.

Para 1925, el mecánico Jeanneau con dinero propio partió hacia Francia con el propósito de comprar aviones. Regresó a Guatemala con dos aeroplanos un MORANE SAULNIER y un NEWPORT 21. Con estos aparatos que realizaron varios vuelos de exhibición, tanto en esta capital como en Quetzaltenango. Estos aparatos fueron vendidos tiempo después al Gobierno de la República y continuó volando por algún tiempo el MORANE. El NEWPORT se desarmó. En esa época se le consideró como un avión verdaderamente veloz. Lamentablemente no se volvió a armar otra vez.

Jeanneau, siendo contratado nuevamente por la aviación nacional, efectuó junto al Coronel García Granados, varios viajes al interior de la República en busca de campos de aterrizaje adecuados, habiendo realizado un recorrido de 1500 kilómetros, que incluían los siguientes lugares: Barberena, Jutiapa, Esquipulas, El Progreso, Zacapa, El Rancho, Cobán, Salamá, San Jerónimo y la ciudad Capital.

Una semana más tarde hicieron el viaje nuevamente, pero esta vez en moto, llegando a Chimaltenango, Quetzaltenango, Totonicapán, Huehuetenango, Santa Cruz del Quiché y Retalhuleu. Hablaron con los alcaldes de los respectivos departamentos, para que cuando estuvieran listos los campos, les avisaran para llegar a la inauguración.

Se inauguró primeramente, el de San Jerónimo, en Salamá, el 11 de marzo de 1926. Seguido por el de Zacapa el 7 de abril; Jalapa el

11 de abril; Esquipulas 28 de abril y en mayo de 1926 Huehuetenango y Santa Cruz del Quiché.

Algún tiempo después, siendo Jefe de la Aviación el Coronel García Granados y estando próximo a inaugurarse el Campo San Marcos, dispuso ir a bautizarlo, habiendo volado a bordo del AVRO, el cual se había accidentado en Chimaltenango, y por tal motivo recibió el nombre de SAN MARCOS.

Transcurrido algún tiempo, estuvo listo para ser usado el Campo de Aviación de Chiquimula, por lo que también se dispuso lo necesario para efectuar una visita a esa ciudad. Partieron entonces los Coroneles García Granados y Jacinto Rodríguez Díaz.

El primero tripulaba el SAN MARCOS y el segundo el MORANE. Dado que el vuelo se realizó en invierno, la pista no ofrecía condiciones favorables y en tal virtud al aterrizar el Coronel García Granados, estrelló su aparato, destruyéndose completamente. Inmediatamente después de él, trató de aterrizar Rodríguez Díaz, corriendo igual suerte pues luego de dar varios tumbos quedó destruido a la par del otro.

El Petén, era un departamento al cual nadie había llegado, pero García Granados y Jeanneau, en junio de 1926, a bordo del MORANE, partieron rumbo a Flores Petén, realizando el viaje en dos horas y cuarenta minutos.

En 1926 el gobierno mexicano obsequió al de Guatemala un AVRO 504k con motor alemán marca Siemens, bautizado más tarde con el nombre de Benito Juárez, en honor del Prócer de la independencia mexicana y Benemérito de las Américas. Por algún tiempo estuvo realizando varios vuelos en diferentes partes de la república, hasta que terminó sus días en El Quiché, cuando era tripulado por el Coronel Rodríguez Díaz, que lo accidentó en la maniobra de aterrizaje pues con el tren, se llevó unos cables del alumbrado eléctrico.

Hacia el año 1927, hizo escala en Guatemala, en viaje de buena voluntad que se realizaba por los países centroamericanos, el Coronel Charles Lindberg en el avión RYAN, que utilizara para la travesía del Atlántico. En ese año hicieron escala también los aviadores franceses Costes y Le Briz, tripulando otro Breguet, con el cual hicieron la travesía desde España a la América del Sur.

Aprovechando el entusiasmo existente en el pueblo por la aviación en ese tiempo, se realizó una semana Pro- Aviación nacional, del 19 al 27 de noviembre de 1927, con el objeto de recaudar fondos destinados a la compra de aviones, lo cual fue todo un éxito, pues en aquel entonces lograron recaudar Q54,000. Con el dinero reunido salieron rumbo a San Francisco California, Estados Unidos de América, a la compra de aeronaves, los coroneles García Granados y Rodríguez Díaz, habiendo traído a su regreso aparatos RYAN ST-A de cinco pasajeros cada uno; los cuales llegaron a Guatemala vía marítima. Dichos aparatos los compraron a Mahoney Aircraft Company con motores Wright de 220 caballos de fuerza y un costo aproximado de Q15,000.00 cada uno, los cuales a su regreso fueron bautizados con los nombres de CENTROAMÉRICA, GUATEMALA Y TECÚN UMÁN.

Durante la ausencia del Coronel García Granados, se hizo cargo de la Jefatura de la Aviación interinamente el Capitán Ricardo Rodas, quien consultó con el cuerpo de mecánicos sobre la posibilidad de reparar el MORANE destruido en Chiquimula, acordándose, dadas las posibilidades de éxito, proceder de inmediato a las labores de restauración del mencionado aparato. Faltando cinco días para el regreso de García Rodríguez y Rodríguez Díaz, se hizo la prueba de rigor yendo como pasajero el Mayor de Aviación David Rodríguez Moran, obteniéndose un resultado alta y sorprendentemente satisfactorio. Este avión fue bautizado con el nombre de la CUCARACHA. Las personas que tomaron parte en la reparación y re acondicionamiento de dicho aparato fueron Don Manuel Ovando, Luis Enríquez y David Rodríguez Morán, todos ya desaparecidos.

Un dato curioso, la famosa CUCARACHA también terminó sus días en El Quiché, constituido en aquel entonces en tumba de aviones, tripulado por Jacinto Rodríguez Díaz y Carlos Merlen.

El 28 de diciembre de 1927, el piloto aviador norteamericano Charles A. Lindbergh, anunció desde México su salida para Guatemala, teniendo estimado arribar, si las condiciones climáticas lo permitían, a la una de la tarde aproximadamente. En Guatemala su llegada sería anunciada con sirenas de los ferrocarriles y de diversos talleres.

Charles Lindbergh viajó sin copia de ruta alguna que lo guiara, pues no fueron solicitadas a las autoridades de Guatemala en México. Ese mismo día, cientos de personas esperaban la ansiada llegada de él. El General Lázaro Chacón junto con su gabinete y su estado mayor, llegó a las doce menos cuarto del día.

El famoso aviador del Espíritu de San Luis, arribó a Guatemala a la una de la tarde con treinta y nueve minutos, su llegada fue muy especial, pues la aviación nacional principiaba a formarse en ese entonces.

En 1928, corriendo el mes de abril, la compañía PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS principió a operar en Guatemala, utilizando dos trimotores marca FORD que estacionaba frente al Hangar No. 1 de la Fuerza Aérea Guatemalteca, por carecer de local adecuado. En este mismo año el avión CENTROAMÉRICA, efectuó un vuelo por las restantes repúblicas del Istmo, habiendo regresado en vuelo sin escalas por el Coronel Rodríguez Díaz y Carlos Merlen.

En 1929 se suprime la Escuela Nacional de Aviación y se crea el cuerpo de Aviación Militar de Guatemala, durante ese mismo año se había establecido una línea de aviones RYAN de 6 pasajeros cada uno, con los que se efectuaban vuelos al interior de la República en forma regular. Dentro de las cosas importantes acaecidas ese mismo año, cabe mencionar la llegada del Teniente Coronel Oscar

Morales López en el avión RYAN, WACO TAPERING modelo T-10 bautizado EL QUETZAL procedente de Galveston, Texas.

2.2.2 Cuerpo de Aeronáutica Militar 1929-1944

En el año 1929, la Compañía de Aviación PICK WICK estableció una línea con aviones RYAN de seis pasajeros, haciendo varios vuelos dentro del país. Ese mismo año el Coronel García Granados, tripulando el avión GUATEMALA, efectuó un vuelo a Washington con escala en la Habana, Cuba, yendo acompañado del mecánico Carlos Merlen. El propósito era traer otro avión destinado al Coronel Morales López.

Algún tiempo después se llevó a cabo la rifa de un automóvil PONTIAC, y con el dinero que se logró recaudar en la rifa, partió Morales López hacia los Estados Unidos, con el propósito de comprar un aeroplano. Días después regresó a bordo del avión denominado EL QUETZAL, procedente de Galveston, Texas teniendo un viaje muy problemático.

Con el objetivo de incrementar el número de aviones, fueron comprados a Francia cuatro aeroplanos marca POTEZ y dos MORANE. De los primeros realmente llegaron sólo dos pues los otros se dañaron al romperse las cajas que los contenían. Al año siguiente la compañía vendedora, les reemplazó los dos aparatos destruidos.

El 28 de septiembre el RYAN CENTROAMÉRICA, se accidentó en el callejón de dolores (hoy 9ª. Calle "A") destrozándose completamente y pereciendo el Piloto Jacinto Rodríguez Díaz, juntamente con dos pasajeros que le acompañaban.

El 8 de diciembre de ese año, se lamentó otro accidente, Carlos Merlen piloteando el WACO EL QUETZAL, durante la maniobra de decolaje capoteó su aparato.

El 27 de agosto de ese mismo año, fue la inauguración del Campo de Aviación de Mazatenango, motivo por el cual partieron hacia aquel lugar un POTEZ y un RYAN, en compañía de una avioneta BARLING. Al día siguiente de la inauguración se estrelló esta avioneta, siendo tripulada por el Teniente Mauricio Téllez.

Seguidamente llegaron a Guatemala, los tres primeros aviones marca FLETE, destinados a la Compañía Nacional de Aviación, habiéndose destrozado uno de ellos a los dos meses de haber llegado. El hecho ocurrió cerca de la Aduana Central yendo como piloto el Capitán Ellen. Con el seguro del incendio del Hipódromo del Sur, fueron comprados dos aviones WACO; destruyéndose uno de ellos en Chiquimula, piloteado por García Granados, quien en tal ocasión iba acompañado del Coronel Arturo Letona Batres, ambos resultaron ilesos.

El otro WACO resultó destruido en El Quiché, cuando efectuaron un vuelo los Coroneles Morales López y Altolaquirre.

El 16 de diciembre de 1933 cayó el RYAN EL QUETZAL, en los barrancos del laberinto, donde posteriormente se asentó la Base Militar "La Aurora", en donde falleció el Piloto Juan B. Laylle, así como el Mecánico Andrés Valdenaire, con la consiguiente destrucción del avión.

En 1934 se compraron cuatro aviones marca WACO YMF-7 y un SPARTAN NS-15. El avión SPARTAN fue reacondicionado en los talleres del Cuerpo, junto con los tres POTEZ, un MORANE, EL QUETZAL y otro WACO que al ser habilitado le correspondió el número 20.

En la misma época se llevó a cabo una nueva organización dentro del personal de los talleres, creando secciones para el mantenimiento de los aviones. Con la llegada del Instructor francés Henry Massot, se fundó formalmente la Escuela de Aviación Militar, adscrita a la cual inició también sus labores, la Escuela de Mecánicos, siendo primer Director de ambas el mencionado Coronel Massot.

En 1935 se compraron cinco aviones franceses marca COUDRON para entrenamiento y el 30 de junio del año siguiente, 1936 se destruyó el primero, piloteado por el Teniente Nicolás De León, quien se accidentó en el Campo de Marte en las celebraciones del Día del Ejército. Fue en este mismo año que se inauguró el edificio que ocupó la Aduana y Capitanía del Aeropuerto La Aurora, (actual sede del Cuartel General de la Fuerza Aérea Guatemalteca).

Llega 1936 y felizmente se inaugura el edificio del Aeropuerto “La Aurora”, instalaciones que en la actualidad constituyen el edificio principal y Cuartel General de la Fuerza Aérea de Guatemala, constituyendo un aeropuerto moderno para la época por las facilidades con que contaba.

A partir de ese año se modificó el nombre del Comando llamándosele Cuerpo de Aeronáutica Militar, también se compró un hangar, construido completamente de metal al que se le asignó el número 3 siguiendo la nomenclatura iniciada con los primeros dos; en aquella época llegaron procedentes de Albrook Field, Zona del Canal, Panamá, 60 aviones propiedad del Ejército de los Estados Unidos de América, los cuales iban hacia aquel país.

En julio de 1938 se compran 12 aviones RYAN ST-A/PT-20 para entrenamiento de los pilotos aviadores, realizándose el montaje de los mismos en los talleres del cuerpo, al año siguiente.

El 5 de febrero de 1939, marcharon con rumbo a las hermanas repúblicas de Centroamérica y Panamá en un vuelo de Buena Voluntad con 5 aviones RYAN y 5 WACOS, tripulados por Coroneles H. Massot, R. Rodas y TM. Letona; Capitán R. Díaz Durán, Mayor A. Letona, Tte. A. Altolaquirre, G. Yurrita N., M.A. Ponciano, S. Rizon y E. Larrieu; como mecánicos: Capitán L. Girón C., Sargentos F. Mc Donald, Luna, Cabos R. Mendoza y F. Custodio. Llegaron a Albrook y retornaron días más tarde sin novedad.

El Capitán Ricardo Díaz Durán a bordo del RYAN No. 32 cayó en las cercanías del Campo de Aviación Huehuetenango el 3 de mayo de 1939, destruyéndose la nave y falleciendo el piloto dos horas después del accidente. En el mes de agosto del año siguiente de 1940 se desarmaron el último MORANE, tres POTEZ y el WACO EL QUETZAL.

Con la llegada de 1942 se finalizan los trabajos de nivelación, ampliación y construcción de la pista asfáltica del Aeropuerto “La Aurora”, casi simultáneamente entra a funcionar la Escuela Militar de Aviación en el Aeródromo “Los Cipresales”, en la zona 6 de la ciudad, siendo su primer Director el Coronel P.A. Marco Asturias Sobral.

Posteriormente le sucedieron como Directores después el Coronel P.A. Arturo Altolaquirre Ubico, el Coronel Horacio Peláez Vela, Coronel P.A. Gerardin Mazariegos, Coronel P.A. Julio Ernesto Gálvez Rosales, Coronel P.A. José Luis Lemus Ramis y el Coronel Adolfo Búcaro Moreira, quién fue el último de los Directores de la Escuela Militar de Aviación, que lamentablemente se cerró.

En marzo de 1943, partieron rumbo a los Estados Unidos de América, los Coroneles Jorge Ruiz, Rodolfo Mendoza, Ricardo Rodas, Arturo Letona, Arturo Altolaquirre Ubico, y como mecánico el sargento Félix Mc Donald, con el propósito de comprar tres aviones VULTEE y dos STEARMAN. Estos llegaron volando en abril y por esa misma época los Estados Unidos vendió a Guatemala siete Cazas BOEING P26 a un precio simbólico.

En el mes de junio salieron con el mismo destino, con el objetivo de comprar varios aviones de entrenamiento AT-6 los pilotos: Arturo Altolaquirre, Rodolfo Mendoza y Ricardo Rodas. Cumplido su cometido retornaron a la patria el 24 de dicho mes. Por ese tiempo llegaron a Guatemala piloteados por aviadores guatemaltecos, destinados a la Escuela de Aviación Militar, once aviones PT-19 Fairchild para instrucción.

En este año de 1944, partió con rumbo a la Zona del Canal de Panamá a bordo de un AT-6, el Coronel Oscar Morales López, acompañado del Mecánico Sargento Ricardo Mendoza Azurdia, regresando sin ninguna novedad.

Con la llegada de, la II Guerra Mundial, los Estados Unidos de América pidió la colaboración de los países del istmo centroamericano y como consecuencia se construyeron a lo largo del litoral pacífico una serie de instalaciones militares, incluyendo la Base Militar de San José que incluía una pista de aterrizaje asfaltada.

De esta forma llega 1944, cuyos acontecimientos políticos sacudieron la sociedad guatemalteca, y luego del triunfo del movimiento del 20 de octubre, el ejército es totalmente reorganizado, hasta que, con base al Decreto No. 59 del 5 de mayo de 1945 se reforma el reglamento interno del Cuerpo de Aeronáutica Militar para posteriormente adoptar su nombre actual de Fuerza Aérea de Guatemala, acorde con su misión y proyecciones interiores. Poco antes de este acontecimiento llega como instructor de vuelo el Piloto Aviador americano Charles Montgomery Jr. a principios del año 1944.

Para el mes de agosto del año 1945 se funda el Aeroclub de Guatemala. Este acontecimiento fue tan importante como trascendental, marcando una época significativa en el incremento de las actividades aeronáuticas de la incipiente aviación civil guatemalteca y con ello también tomó verdadero auge su aplicación en todas aquellas ramas identificadas con el progreso de la patria, compenetrándose en los campos afines al deporte, la agricultura y el comercio, etc.

Es digno de mencionarse en consecuencia, la encomiable labor desplegada desde entonces en el progreso efectivo de Guatemala, por la Aviación Nacional.

2.2.3 Fuerza Aérea Guatemalteca 1945- 1979

En 1945 el Gobierno de la República contrató una misión militar norteamericana, con el objeto de dar a la Fuerza Aérea una organización acorde con los métodos y sistemas modernos que la evolución de la aviación involucra.

Los primeros oficiales que constituyeron dicha misión fueron el Teniente Coronel de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos Juan Francisco Puerta y el Mayor S. Else, auxiliados por cuatro especialistas mecánicos de su patria, los cuales fueron verdaderos pioneros del asesoramiento técnico de la Fuerza Aérea Guatemalteca, cooperando con igual entusiasmo con los señores jefes y oficiales de este comando y de la extinta Escuela de Aviación Militar para la formación de nuevos cuadros de los escuadrones de vuelo, que inmediatamente principiaron a funcionar, siendo entre otros: el de Caza, el de Observación, el de Bombardeo y el de Transporte.

Estas misiones al cumplir sus contratos fueron relevadas por nuevos elementos que continuaron el entrenamiento tanto teórico como de vuelo y así fue como en los años venideros vino el Teniente Coronel Stephen Mc Elroy y el Capitán Arthur B. Kennedy y Mayor Ferdinand F. Schupp, todos de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América. Posteriormente fueron relevados por el Coronel Richard C. Hutchinson y Capitán Alvan C. Sherrill Jr., continuando así sucesivamente el reemplazo de estos asesores a medida que fueron terminando sus contratos con la República.

Durante el año 1946 se adquieren 3 aviones Douglas C-47, 1 avión Grumman Goose JRF-5B anfibia que posteriormente se canjeó por un helicóptero Hiller 360, y para entrenamiento se compraron aviones Beechcraft AT-11 "Kansan", AT-6C "Texan" y Cessna UC-78 "Bobcat". Por aquella época se efectuaron varios vuelos internacionales de buena voluntad incluyendo la famosa hazaña de llevar las alas de la Fuerza Aérea a través del Paso del Aconcagua, en los Andes, entre Argentina y Chile, en uno de los recién adquiridos aviones C-47, este vuelo sin precedentes

mereció los más cálidos elogios de propios y extraños y definitivamente fue coronado por el éxito.

En el año de 1947 asumió el cargo de Comandante de la Fuerza Aérea el entonces Mayor P.A. Francisco Cosenza Gálvez, quien luego de servir dicho cargo por espacio de dos años, entregó en 1949 la Comandancia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, al Coronel P.A. Luis Antonio Girón Cartagena. Nuevas e importantes compras de aeronaves se efectuaron; entre ellas, la compra de tres C-47, un Grumman anfibio, mismo que posteriormente fue cambiado por un helicóptero.

Así también se compraron Cessnas 170, T-6 y T-11. Realizándose numerosos viajes de transporte a distintas naciones americanas, todos coronados con el más rotundo éxito. En ese entonces un C-47 atravesó la Cordillera de los Andes, por primera vez, en el paso del Aconcagua, entre las repúblicas de Argentina y Chile. Este vuelo indiscutiblemente mereció los más cálidos elogios de propios y extraños.

En octubre de 1951 resulta luctuoso, en una carrera tan arriesgada como la aviación, los accidentes son muchas veces inevitables, y aquí hubo de lamentarse una de las tragedias aéreas más grandes ocurrida s en ese entonces, un avión C-47 se estrella en Petén, 27 personas perdieron la vida, eran ellos en su mayoría distinguidos artistas y algunos elementos militares, que participaban en el programa de proyección denominado “La Hora Cultural del Ejército”.

Julio de 1954 ve llegar 3 aviones Mustang F-51D, prototipo considerado como el mejor avión caza de la II Guerra Mundial, cuatro más llegan en octubre de ese año y otros siete llegan en abril de 1956 desde San Antonio, Texas, EE.UU. En abril de 1958 llegan otros 3 F-51D procedentes de Sacramento, California, EE.UU. y en marzo de 1962 llegan los últimos 3 Mustang.

Con el resto de instituciones estatales y autónomas, ha existido felizmente una estrecha colaboración por lo que se han efectuado más de un centenar de viajes al extranjero; unos de índole puramente militar y otros de carácter cultural transportando estudiantes, artistas, maestros, deportistas profesionales, etc. Es decir, contribuyendo a la difusión de la cultura y el deporte dentro y fuera de la República.

En los años que han seguido a esta época, la Fuerza Aérea Guatemalteca, ha adquirido diversos tipos de unidades, destinadas a cumplir con las diferentes misiones que le están encomendadas de acuerdo con las Leyes de la República. En orden cronológico se puede citar lo siguiente:

Para el Escuadrón de Caza e Intercepción fueron adquiridos tres aviones MUSTANG F-51D que arribaron a Guatemala en el mes de agosto de 1954; cuatro más de este tipo que vinieron en el mes de octubre del mismo año; en el mes de abril de 1956, llegaron a San Antonio, Texas, Estados Unidos de América, siete aeroplanos del mismo tipo que los anteriores.

En el año de 1958 llegaron a Guatemala, procedentes de Sacramento, California, Estados Unidos de América, tres aviones más tipo F-51. No obstante esto, se reforzaron los Escuadrones Tácticos con la llegada de ocho Caza-Bombarderos B-26 en agosto de 1960.

Con la eficiencia demostrada por los F-51 en nuestro país, fueron adquiridos tres aviones más de este tipo, que llegaron a Guatemala, en el mes de marzo de 1962. Tiempo después, en el mes de agosto del mismo año, bajo el programa de Ayuda Militar, llegó el primer avión suministrado por el Gobierno de los Estados Unidos, que fue un C-47.

En agosto de 1960 se adquieren 8 caza-bombarderos “Invader” A-26 B/C para refuerzo de los Escuadrones Tácticos; en 1962 como ya mencionamos llegan 3 F-51 y en agosto de ese año a través del MAP llega un C-47.

En 1963, la Fuerza Aérea Guatemalteca hace su ingreso a la era de la Propulsión Jet cuando bajo los auspicios del Programa de Asistencia Militar (MAP por sus siglas en inglés), en enero, llegan a Guatemala 4 aviones T-33A Bajo este programa llegaron en mayo de ese año 2 aviones C-47 y otros dos en diciembre.

El gobierno decide aumentar y apoyar el escuadrón de transporte y adquiere un C-54 cuadrimotor en noviembre de 1964; para diciembre del mismo año llegan otros dos aviones T-33 comprados por el gobierno de Guatemala y el MAP proporcionó otros dos en junio de 1965. En esa fecha también el MAP trajo dos helicópteros SIKORSKY H-19 para que pudieran ser empleados en misiones de rescate o de observación y completó 4 unidades al traer, en septiembre de 1966, otros 2 helicópteros H-19.

Los beneficios del Programa de Asistencia Militar no paran allí, en julio de 1967 llegó un avión C-47 y en Noviembre de ese año 3 helicópteros UH-1H Huey. El gobierno de Guatemala ha comprado otras aeronaves CESSNAS 172,182 y otras, avionetas PIPER de diferentes modelos, 1 avión DC-6B de cuatro motores y capacidad de transporte pesado en 1973, 11 aviones ARAVA 201 de características STOL muy apreciadas en nuestro territorio por su topografía, los cuales hicieron su aparición entre los años 1976 y 1977, a la par de helicópteros franceses LAMA SA-315 y ALLOUTLE III SA-319 robustos y fuertes caballos de carga, en los mismos años.

Hay que hacer notar que el Gobierno de Guatemala, ha comprado desde hace algunos años hasta la presente fecha, unidades de transporte consistentes en Aviones CESSNA de diferentes modelos, así como varios tipos de Avionetas PIPER de modelos diferentes. Un DC-6B, aviones ARAVA 201, A-37B, PC-7, etc. Las

naves aéreas de la Fuerza Aérea Guatemalteca han sido y son emisarias del empuje y entusiasmo de todos sus miembros.

Entre 1971 y 1975 llegaron también los poderosos aviones CESSNA A-37B DRAGONFLY, considerado como un avión muy efectivo. Se adquirieron también aviones PILATUS PC-7 para entrenamiento entre 1979 y 1980. Helicópteros BELL JET RANGER en 1980 a 1982, BELL LONG RANGER en 1981, y se han adquirido varios helicópteros BELL 212 y 412 entre 1980 y 1992.

En 1982 se agregaron los aviones FOKKER FRIENDSHIP F-27 para transporte de pasajeros y carga. Así mismo algunos aviones BEECHCRAFT SUPER KING AIR 300 y 200 (transporte ejecutivo) forman parte de este inventario, junto a helicópteros SIKORSKY S-76A.

Una a una estas aeronaves han ido reemplazando los viejos aviones de mitad de siglo, sin embargo, merece especial atención al hecho que al siempre noble avión de transporte DOUGLAS DC-3/C-47 le ha tocado vivir un momento muy especial porque atendiendo a la importancia que como aerotransporte tiene y tras largos años en tierra, se han enviado algunos de ellos para su repotenciación y re acondicionamiento en la Compañía Basler Turbo Conversions Inc. en Oshkosh, Wisconsin, EE.UU. en donde se les ha dado nueva vida y fuerza a través de la instalación de nuevos motores Turbo-Prop sustituyendo a los viejos motores recíprocos, para que ahora, como antes, puedan ser verdaderos pilares en que se apoyen las misiones de transporte mediano de personal o carga al interior o exterior de la República.

Al adquirirse las nuevas aeronaves, se hizo necesario incrementar la instrucción en el cuerpo de pilotos; ello se logró en forma óptima, sistemática y progresiva, pudiendo constatar que en la actualidad no hay piloto que no posea la habilidad y experiencia necesaria para la tripulación de aeronaves multimotores.

Hay que resaltar que la Empresa Guatemalteca de Aviación AVIATECA, contribuyó notablemente a la superación de la capacidad en los pilotos guatemaltecos, al dar cabida a todos aquellos pilotos que prestaban sus servicios como Copilotos en Instrucción. Esta experiencia resultó beneficiosa para el futuro de muchos Capitanes de Nave. AVIATECA estuvo estructurada con elementos que en el pasado conformaron los cuadros de pilotos de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

En 1978 se reorganiza la Escuela Militar de Aviación (EMA), para Pilotos Aviadores Militares. y, con el afán de tener una mejor cobertura y proporcionar de mejor forma el apoyo aéreo, para cumplir con la misión encomendada, a nivel nacional, en 1981 se crea la Base Aérea del Norte “Tte. Cnel. Av. P.A. DEMA. Danilo Eugenio Henry Sánchez” en Santa Elena, Petén, y en 1989 se crea la Base Aérea del Sur “Cnel. Av. P.A. DEMA. Mario Enrique Vázquez Maldonado”, en la cabecera departamental de Retalhuleu, trasladándose hacia allá la Escuela Militar de Aviación quedando adscrita a esa Base.

Otros dos hechos importantes son la creación de la Reserva Aérea como un Comando Especial en 1982 y la Escuela Técnica Militar de Aviación en 1983.

El personal mecánico de la Fuerza Aérea, también ha sido enviado a la Zona del Canal de Panamá desde 1944 hasta finales de los 80’s, para especializarse en diferentes ramas de la aviación. Con el mismo propósito han marchado también a Estados Unidos de América, retornando siempre con muchas enseñanzas que han sido satisfactoriamente aprovechadas en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Los señores Jefes y Oficiales Pilotos Aviadores han asistido y continúan ahora especializándose en Pilotaje, Fotografía Aérea, Estado Mayor Aéreo, Táctica Aérea, Administración, Instructores de Vuelo por Instrumentos, etc.

Puede decirse que a la fecha, todos los miembros de la Fuerza Aérea Guatemalteca, han satisfecho cursos que los capacita para poder desempeñar mejor las múltiples misiones que el arte de la aviación necesita.

CAPÍTULO 3

BENEFICIOS Y OBSTÁCULOS DE LA AVIACIÓN EN GUATEMALA

3.1 Beneficios de la Aviación en Guatemala

Históricamente la Fuerza Aérea Guatemalteca ha desempeñado en el contexto nacional dos roles protagónicos, el primero de ellos eminentemente militar tal y como se define en su misión, y el segundo ha sido de carácter social en apoyo a la población en situaciones de calamidad pública, apoyo a la producción, apoyo a las instituciones de gobierno que redundan en apoyo a la población, etc.

Las actividades que ha desarrollado la Fuerza Aérea Guatemalteca, van desde transporte de personal militar, carga y ayuda a la población civil, hasta misiones de apoyo a las unidades de tierra empeñadas en la lucha contrainsurgencia. Esto incluye transporte de víveres, pertrechos, medicinas, rescate y evacuación médica, involucrándose también en la guerra internacional contra el narcotráfico.

Quizás por el desconocimiento de tan múltiples actividades, no se ha podido evaluar en su justa dimensión la labor de acción cívica que promueve, como parte del programa general que desde hace muchos años viene impulsando exitosamente el Ejército Nacional.

La Fuerza Aérea Guatemalteca ha desempeñado un papel primordial dentro del desarrollo de la agricultura guatemalteca, interesada también en la incorporación de importantes regiones agrícolas al patrimonio de la nación.

Esta labor ha sido silenciosa, pues la Fuerza Aérea, sin desatender ni un solo instante su misión primordial, como arma propiamente dicha, extiende sus alas en estrecha cooperación hacia los estratos modestos más significativos de nuestra

nacionalidad, coadyuvando al fomento de una economía cuya base se sustenta en la fertilidad de nuestro suelo.

Hacer una descripción detallada de todas y cada una de las situaciones en que la Fuerza Aérea ha participado prestando su ayuda, sería muy extenso y cansado para el lector, así que sirva de ejemplificación la siguiente síntesis de los casos más importantes:

- ☞ Cuando las fuertes inundaciones azotaron el país en 1949, la Fuerza Aérea como parte integrante de las Fuerzas Armadas, prestó su decidido concurso al gobierno de la República, trasladando medicinas, víveres, delegaciones médicas, practicantes, enfermeras, doctores y todo lo necesario para el auxilio de innumerables víctimas, habiéndose transportado entre tales elementos, casi un total de medio millón de libras a todos los ámbitos de la República.
- ☞ En situaciones de emergencia también se ha visto el papel desempeñado tanto dentro como fuera del país, tal el caso de la ayuda prestada para el terremoto de Nicaragua en 1974, en los terremotos y huracanes en México, el huracán en Jamaica, el huracán “Fifi” en Honduras, la operación “Francelia” por el nombre del huracán que azotó nuestro país en el año 1969, para mencionar algunas, en las cuales se cumplió con el abastecimiento y evacuaciones que fueron necesarias.
- ☞ La Fuerza Aérea Guatemalteca, desde la madrugada trágica del 4 de febrero de 1976, empuñó todos sus recursos en las labores de auxilio a los damnificados, volando a todos los rincones de la Patria, llevando auxilio a todos los hermanos guatemaltecos sin distinción de ninguna clase. Volando en aquella oportunidad miles de horas en un mes, en diferentes tipos de aeronaves.

Dentro de esta incesante actividad se llegó a una cifra record de más de doce mil horas de vuelo en un año, cifra sin precedentes pues en situaciones normales apenas si se llegaba a las cuatro mil horas anuales.

La interrogante es: Si la Fuerza Aérea no hubiera volcado toda esa ayuda en beneficio de todos los connacionales que habitan en los lugares más recónditos e incomunicados de Guatemala, ¿qué otra institución lo hubiese hecho?. Se estima que las perdidas humanas y materiales hubieran registrado porcentajes mas elevados.

☞ Otra misión queda sintetizada en estos términos: “El empleo de la aviación en apoyo de objetivos nacionales en tiempos de paz y durante períodos de emergencia o calamidad públicas, para coadyuvar al bienestar y salud de nuestra economía”.

La participación en el desarrollo del país por parte de la Fuerza Aérea Guatemalteca, ha dado su aporte en los aspectos relacionados en la superación de la agricultura, ya que la participación ha sido directa y decidida.

Los departamentos de la República, cuentan con una vía de comunicación que les ha permitido la transportación de sus productos a los distintos mercados tanto nacionales como internacionales.

La ayuda de la Fuerza Aérea se extiende hacia la acción cívica, ya que a través de los aviones, se presta toda clase de cooperación en las distintas regiones tales como el traslado de personas enfermas, medicina, personal médico y paramédico, traslado de productos a las personas de áreas afectadas, etc.

Para hablar de la cooperación en la economía y desarrollo de la población, se puede citar la ejecución de un plan para integrar la Zona Reina a la economía nacional. Una de las áreas más aisladas de nuestro territorio ha sido objeto de

singular interés para su desarrollo, al hablar de Zona Reina se refieren al área Ixcán, Valle de Candelaria, y otros. En 1,973 se estableció Pueblo Nuevo y posteriormente Cuarto Pueblo.

Esta breve descripción da una idea de la magnitud y localización del área en que se ha operado. La ayuda a todas las zonas se realizó en diferentes tipos de aeronaves, tales como: helicópteros UH-1H, LAMA y avionetas CESSNA 170, 182 y 206, y con mayor aplicación los vuelos de aviones IAI-201 ARAVÁ y DOUGLAS C-47, que dicho sea de paso en operaciones se accidentaron seis de estos, con el consiguiente desgaste del resto de aviones empleados en la operación.

- ☞ La Operación “Ixcán” fue autorizada y programada a nivel gobierno con la finalidad de establecer un puente aéreo con esa apartada región, carente de infraestructuras de desarrollo adecuada. La Operación “Ixcán” se efectuó de octubre de 1,975 a mayo de 1981, utilizando alrededor de 10,000 horas de vuelo sin costo alguno para los cooperativistas que recibían este servicio. De esta operación resultaron destruidos totalmente dos aviones Aravá.

En la ayuda a las cooperativas del área Ixcán se transportaron aproximadamente 184,480 pasajeros, 9,867,661 libras de carga como víveres, materiales de construcción, herramientas rudimentarias para la agricultura, etc., volándose un promedio anual de 1,600 horas solo en este esfuerzo. No sólo esta ayuda cabe señalar, puesto que en aeronaves de la Fuerza Aérea se han transportado contingentes de personal para la realización de jornadas médicas, o médico-militares, instauración de puestos de salud, transporte de personal para efectuar estudios patológicos de la región, etc.

La proyección de la Fuerza Aérea en sus aeronaves ha sido tan extensa que detallarla pormenorizadamente resultaría hasta difícil, pero allí está la obra realizada,

connacionales urgidos de atención médica han encontrado y encuentran en las aeronaves de la Fuerza Aérea, el único medio de salvación de sus dolencias, al trasladárseles a un lugar seguro para su curación.

- ☞ Desde la fundación de la Base Aérea del Norte “Tte. Cnel. Danilo Eugenio Henry Sánchez”, Santa Elena, Petén, se transporta a los enfermos y pacientes del hospital de San Benito, cuando no se tiene la capacidad de tratamiento, a diferentes centros hospitalarios y de salud de la capital para su curación, retornándolos después a su lugar de procedencia. También se transporta carga a los centros de salud y hospitales regionales de Petén.
- ☞ Otro ejemplo fue el 23 de octubre de 1998 se empezó a manifestar un sistema de baja presión en el océano atlántico. Sobre las costas de Colombia, Panamá y Nicaragua el cual se fortaleció y adquirió la categoría de tormenta tropical al que le correspondió el nombre de “Mitch” este fenómeno se fortaleció de tal manera y adquirió la categoría de huracán, causando destrucción en el istmo centroamericano, especialmente en los países de Honduras, Nicaragua y Guatemala. Siendo estos últimos los mas afectados aunque a su paso por Guatemala se redujo la presión tropical, alcanzó niveles de precipitación demasiado altas en un corto periodo de tiempo.

Las condiciones generales por la tormenta tropical MITCH en Guatemala fueron mas evidentes en el norte del país, especialmente en los departamentos de Izabal, Alta Verapaz , y la región de nor –oriental donde causó los mayores daños.

El 31 de octubre de 1998 entra a suelo guatemalteco la tormenta tropical MITCH afectando los departamentos de Izabal, Zacapa, Chiquimula, Alta Verapaz , Cobán, Petén, Santa Rosa, Guatemala y Escuintla. En los

cuales se produjeron severas inundaciones afectando las áreas de producción y ganaderas, además de crear daños a los puentes sobre las redes viales, que conducen a estos departamentos, quedando algunas poblaciones totalmente incomunicadas.

Las áreas mayormente dañadas fueron Puerto Barrios donde se produjeron severas inundaciones afectando a sus habitantes y las áreas productivas de la región, asimismo se produjeron serios daños ala red vial y puentes sobre la CA-9.

Debido a que cientos de familias quedaron incomunicadas por las inundaciones, la Fuerza Aérea Guatemalteca, movilizó siete helicópteros al área de puerto barrios con la misión de evacuar las personas que estaban aisladas a los distintos albergues que se crearon para su ubicación, así también se trasladaron medicinas y abastecimientos para las personas afectadas.

Durante la misión se produjeron misiones de búsqueda y rescate abastecimientos y reconocimientos. En las fechas comprendidas del 01 al 06 de noviembre de 1998 se efectuaron operaciones de búsqueda y rescate apoyadas por el escuadrón de helicópteros de la fuerza aérea guatemalteca y por tripulaciones mexicanas, donde se rescataron a 5,000 personas que se encontraban en los techos de sus casas.

Durante la operación los helicópteros y aviones de la fuerza aérea guatemalteca volaron un total de 440.55 horas de vuelo las que se llevaron a cabo bajo condiciones atmosféricas marginales y de alto riesgo, transportando 482,700 libras de carga, excediendo en sus horas de vuelo y tuvieron algunas discrepancias, sin embargo continuaron volando para poder evacuar alas personas aisladas y así perdida de vidas humanas, la fuerza aérea guatemalteca esta al servicio del pueblo el ejercito de Guatemala cumple su misión.

3.2 Obstáculos de la Aviación en Guatemala

3.2.1 Suspensión de la ayuda de los Estados Unidos de América

Tener que prescindir de la ayuda de los EE.UU. fue un duro golpe, especialmente para la Fuerza Aérea Guatemalteca, la cual estaba casi totalmente apertrechada con aeronaves de manufactura estadounidense mediante los programas de ayuda militar. En 1971, se había modernizado la FAG con la llegada de ocho cazabombarderos CESSNA A-37B bajo el programa de ayuda militar de los EE.UU.

Guatemala fue el primer país en América Central que recibió este avión extremadamente apto para la contrainsurgencia. En 1974 y 1975 se recibieron otros siete A-37, lo que permitió que la FAG pudiera establecer una escuadrilla de caza-bombarderos de efectivo completo, además de poder retirar los P-51 y quitar del servicio a los T-33. Cuando EE.UU. suspendió su ayuda, Guatemala tenía una pequeña fuerza aérea bastante capacitada, con aproximadamente 650 oficiales, suboficiales y aviadores, siendo su escuadrilla de combate principal la unidad A-37.

En conjunto, la FAG constituía 5 escuadrillas de vuelo (los caza-bombarderos, una escuadrilla de reconocimiento con aeronaves ligeras de observación, dos escuadrillas de transporte y una escuadrilla de helicópteros) que operaban en cuatro bases principales: La Aurora (en la Ciudad de Guatemala, el comando de la FAG), San José, en la costa, Santa Elena y Puerto Barrios. La misión de la FAG era proveer apoyo al ejército que había crecido y contaba ya con 27 mil hombres a principios de los 80.

El gobierno realizó un acto arriesgado al desprenderse de la ayuda estadounidense, pero esto dañó la capacidad de la fuerza aérea de llevar a cabo sus operaciones. En los años 70 la FAG perdió tres A-37 en accidentes operacionales, y no pudieron ser reemplazados. Con los T-33 en estado de deterioro, Guatemala buscó aeronaves a precios razonables por el mercado de aviación mundial, con el fin

de reemplazar las que perdía y las que iba retirando. En el 1979 se concertó una transacción para importar 12 turbohélices Pilatos suizos PC-7 de adiestramiento, las que también podían ser convertidas en cazas para la contrainsurgencia.

Guatemala pudo reforzar su pequeña flota de helicópteros en 1981 y 1982 comprando al menos 8 helicópteros BELL 206B, así como un mínimo de 3 AEROSPATIALE ALOUTTES. En 1982, adquirió cuatro aviones livianos de transporte FOKKER 27.

A pesar de que ya no recibía ayuda de los EE.UU., Guatemala no quedó enteramente sin apoyo del extranjero, Argentina proporcionó armamentos, piezas de repuesto y adiestramiento para Guatemala y otras naciones Latinoamericanas que se enfrentaban con insurrecciones en los años 70 y 80.

Desafortunadamente para Guatemala, la substitución del régimen militar argentino por un gobierno democrático después de la derrota en la guerra de las Malvinas en 1982, resultó en una reducción de envergadura en la ayuda Argentina. Sin embargo, los israelíes entonces comenzaron a desempeñar una función importante en América Latina, vendiendo y proporcionando armamentos y ayuda durante ese período.

Entre 1975 y principios de los 80, Israel suministró once transportes bimotores Aravá IAI-201. El Aravá es la aeronave de transporte llevar varias toneladas de personas o equipo a campos de aterrizaje escabrosos de pequeño tamaño. También puede ser modificado como helicóptero armado añadiéndole receptáculos para cohetes y ametralladoras montadas a los lados.

Durante este período de tiempo, la FAG adquirió una variedad de aeronaves excedentes, incluida una variedad de helicópteros civiles y 3 adiestradores FOUGA MAGISTER CM-170 de la fuerza aérea francesa.

A lo largo de la guerra, la fuerza aérea dio señales de gran atrición debido a accidentes operacionales causados posiblemente por deficiencias en el mantenimiento y adiestramiento de los pilotos. Por ejemplo, de los trece A-37B caza-bombarderos suministrados a la FAG, se sabe que solamente se perdió uno en combate, derribado por fuego antiaéreo durante una operación de apoyo directo cercano en 1988.

En los 70 se perdieron cuatro A-37 en accidentes, y en 1986 uno fue retirado por problemas con el larguero del ala y los pernos, quedando en "estado inactivo" por la falta de piezas y de fondos para arreglarlo. El mantenimiento para una fuerza aérea con menos de un millar de hombres, volando una variedad de 15 diferentes aviones de alas fijas y varios modelos de helicópteros, conjuntamente con la suspensión de la ayuda norteamericana y un presupuesto de escasos recursos, tuvo que haber sido casi imposible.

En realidad, dados los problemas que Guatemala confrontaba y las restricciones en la ayuda norteamericana causadas por políticas gubernamentales, el haber podido mantener la eficacia de la fuerza aérea constituyó un logro considerable.

CONCLUSIÓN

La aviación nacional surge gracias a los esfuerzos del Ejército de Guatemala, teniendo cuatro pioneros, que fueron los coroneles Jacinto Rodríguez Díaz, Miguel García Granados, Oscar Morales López y Dante Nannini de ascendencia italiana, quien fue el primer piloto de la Fuerza Aérea Guatemalteca, fundándose la primera escuela de aviación en 1914, bajo la dirección de éste último.

La aviación se introduce a Guatemala con gran rapidez, como en los países pioneros, pues a solamente 4 años de que los hermanos Wright empezaron a volar, en Guatemala, la misma se inicia en 1912 y tuvo sus proezas, las cuales fueron admiradas por cientos de personas.

Es de suma importancia hacer notar que con la introducción de la aviación en Guatemala, empieza a desarrollarse muchos servicios como el de transporte de pasajeros, correo y carga, sin dejar a un lado toda la ayuda humanitaria que la aviación militar ha proporcionado desde su establecimiento.

El Aeropuerto La Aurora, cuyas actividades datan del año 1923, fue construido sobre una base de grama, pero debido a las necesidades de la Segunda Guerra Mundial, se propició el asentamiento de una base aérea en dicha finca, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con una longitud de 2000 metros.

El primer avión jet comercial que aterriza en la Aurora fue un DC-8 de Panavías en 1959. El 30 de junio de 1966, se concluyó los trabajos de construcción de la nueva terminal aérea de pasajeros con un área de 77,200 metros², finalizándose los trabajos del edificio en el año de 1968.

La pista del Aeropuerto Internacional La Aurora, se comparte con la Fuerza Aérea Guatemalteca, debido a los orígenes de la aviación, que fue eminentemente militar, y la misma se utilizó cuando los aviones comerciales hicieron su aparición, sin

construir una pista separada. Se tiene proyecto de mover el aeropuerto internacional, hacia otro departamento, pero esto se hará realidad probablemente dentro de la siguiente década.

BIBLIOGRAFÍA

1. www.google.com, Historia de la Aviación del Salvador
2. www.google.com, Historia de la Aviación
3. www.terra.com, Historia de la Aviación en Venezuela
4. Breve Historia de la Aviación Civil en Guatemala, proporcionada por Aeronáutica Civil
5. Historia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, proporcionada por el Coronel Bertin Salvador Salguero
6. Rodríguez Morales, Haydee Judith. Inicios de la Aviación en Guatemala desde el año 1911 hasta la muerte del Coronel Jacinto Rodríguez Díaz. Guatemala 1985.
7. National Geographic. 100 años de la Aviación. 2003