



# GACETA DE LA AVIACIÓN

Año 2 • No.4 • Enero - Marzo • Año 2022 • ISSN 2520-9612

## AVIACIÓN DESPUÉS DEL COVID-19

Colaboración FIDEHAE

**TRUJILLO BOYS;** Primer Parte  
Apuntes sobre la Aviación  
Militar

**IMPLEMENTACIÓN DE  
MODELOS DE GESTIÓN DEL  
IDAC**

Cumplimiento y Antisoborno

**INAUGURACIÓN DEL  
AEROPUERTO  
PUNTA CAUCEDO**

Antecedentes de la Aviación  
Comercial



# El IDAC, comprometido con LA TRANSPARENCIA Y EL CUMPLIMIENTO



## Estamos implementando los sistemas ISO 37301:2021 DE CUMPLIMIENTO E ISO 37001:2016 ANTISOBORNO

Con estos nuevos sistemas demostramos que en el Instituto Dominicano de Aviación Civil estamos comprometidos con mantener una institución sólida y confiable, velando por una garantía efectiva de la seguridad operacional.





# Editorial

Apreciados lectores, les damos la bienvenida a esta 4ta. Edición de la Gaceta de la Aviación, órgano oficial del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, Inc. En esta nueva entrega, continuamos con la publicación de nuevos trabajos sobre la historia aeronáutica nacional e iberoamericana, trabajos de técnicos, con temas importantes y de interés sobre la historia y actualidad aeronáutica nacional e internacional. Aprovechamos para resaltar el apoyo de nuestros colaboradores, amigos y aliados en los diferentes países pertenecientes a la Federación Internacional de Entidades Histórico Aeronáuticas y del Espacio FIDEHAE, siempre aportando material para el deleite de nuestros lectores con temas de importancia mundial.

Un nuevo año 2022 con grandes retos y proyectos con la confianza y el apoyo de las autoridades gubernamentales de nuestro país, para levantar nuestro legado aeronáutico, promoviendo la cultura aeronáutica con el propósito de fortalecer el sector de la República Dominicana. Reafirmamos nuestro compromiso retomando la Presidencia Protempore de FIDEHAE (2021-2023), nos llega nueva vez la oportunidad de organizar por segunda vez el 19 Congreso Internacional del Historia Aeronáutica y del Espacio a celebrarse en el año 2023, evento de gran trascendencia para la historia aeronáutica Iberoamericana.

A todos ustedes, fieles lectores, les invitamos a que sigan con nosotros en las sucesivas publicaciones.

Muchas gracias.

**Carlos M. Ortega**  
Presidente

# Contenido

<b>LOS TRUJILLO BOYS (Primera Parte).....</b>	<b>6</b>
<b>AROPUERTO PUNTA CAUCEDO.....</b>	<b>9</b>
<b>AVIACIÓN Y EL TURISMO, AGENDA CONJUNTA PARA EL DESARROLLO.....</b>	<b>11</b>
<b>DESPUES DEL COVID, LA AVIACIÓN SE ENFRENTA A UNA ESCASEZ DE PILOTOS.....</b>	<b>13</b>
<b>IDAC IMPLEMENTA MODELOS A GESTIÓN DE CUMPLIMIENTOS Y ANTISOBORNO.....</b>	<b>15</b>
<b>LA CERTIFICACIÓN DENTRO DE LA SIMULACIÓN AÉREA.....</b>	<b>18</b>
<b>AERO-CLUB DE CHILE - 1913 UNA VENTANA EN LA CONQUISTA DE NUESTROS CIELOS.....</b>	<b>21</b>
<b>ACUERDO DE COLABORACIÓN INDOHA - IDAC - ASCA.....</b>	<b>24</b>
<b>92 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE.....</b>	<b>26</b>
<b>DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO INGRESA COMO MIEMBRO DE ACI-LAC, ORGANISMO RECTOR DE LOS AEROPUERTOS.....</b>	<b>28</b>
<b>EFÉMERIDES AERONÁUTICAS.....</b>	<b>30</b>

## Consejo Editorial INDOHA

**Carlos Ortega**  
Presidente

**Ernesto Tejeda**  
Vicepresidente

**Franklin Reyes Rosso**  
Secretario

**Odil Beato**  
Directora de Comunicaciones

**Iván González**  
Diseño Gráfico

### Colaboradores:

- Hernán Rivas
- Salvador Martínez
- Norberto Traub

### Distribución:

Instituciones del sector aeronáutico dominicano, aeropuertos, líneas aéreas, explotadores de aeronaves, embajadas, Ministerio de Turismo, Ministerio de Cultura.

**Derechos reservados, prohibida su reproducción total o parcial sin la debida autorización. Propiedad del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, Inc. INDOHA**



**REPÚBLICA DOMINICANA  
PRESIDENCIA PROTEMPORE  
2021-2023**



# LOS TRUJILLO BOYS

– Primera parte –

**Autor:** Ernesto Tejeda, traducción al Español. Artículo: Os Trujillo Boys! Pilotos brasileños en República Dominicana 1948-1950. Por: Ricardo Bonalume Neto. Revista Forca aérea, Año 1 No. 4 – sept/oct. 1996.

En este relato hablaremos un poco de los primeros pilotos de combate contratados por el régimen de Trujillo en los inicios de la creación de la Aviación Militar Dominicana AMD, independiente del Ejército Nacional en febrero del año 1948. En misión de entrenamiento de combate, el comandante Braga y sus alumnos dominicanos frente a un North American Aviation A-36 Apache, versión de ataque del P-51 Mustang, única fuerza aérea en operar en latinoamericana de esta rara aeronave (Foto Archivo Cmdt. Nilton Miguel Ajuz). En los años de la postguerra, millares de hombres regresaban a casa. Más no así un pequeño grupo de pilotos brasileños, buscando aventuras, pilotos temerarios, querían volar. Estos personajes eran los llamados “Los Trujillo Boys”, pilotos brasileños en la República Dominicana, entre los 1948-1950.



*Grupo de pilotos frente a un Mustang P-51. Revista brasileña de aviación militar Año 1, No.4, 1996.*

Volando a una altura considerable, el P-51 Mustang se fue aproximando a la ensenada, el caza en misión había sido enviado a la costa para investigar la presencia de algún avión intruso y reportar el hecho a la base. Sobrevolando, el piloto avistó algo y bajó a 50 metros de altura a fin de ver mejor lo que parecía un hidroavión posado en un lago. En aproximación se da cuenta de un PBY Catalina con algunas personas en un bote dirigiéndose hacia él. Al lado había una pista de aterrizaje en la cual se podía percibir otra aeronave, un avión de carga C-46. Curiosamente, los dos aviones eran enteramen-

te blancos, y aparentemente no tenían ninguna marca de identificación – ni matrícula, ni los colores de alguna fuerza aérea.

El Curtiss C-46 Comando es un avión barrigudo y el PBY Catalina es un avión fácil de identificar, con una grande y larga ala alta, una torreta de ametralladora en la nariz y dos enormes bolas laterales en el fuselaje, abrigando una ametralladora cada una. De repente, el piloto vio que la ametralladora de la bola derecha abrió fuego y ¡el objetivo era Mustang! Fue todo muy rápido y las balas no acertaron al avión. Como piloto experimentado,



Foto: Aviones Mustang P-51 en misión secreta sobre las costas dominicanas. Revista brasileña de aviación militar Año 1, No.4 1996.

hizo un círculo apretado y volvió para un nuevo pase sobre aquel avión intruso con intenciones nada amistosas. El piloto estaba con rabia, pues en realidad nunca le habían disparado. Su reacción fue instintiva, en el segundo pase, bajo disparando. Desde el Catalina volvieron a disparar, esta vez desde las dos bolas.

Hizo una ráfaga de cuatro segundos con las ametralladoras calibre .50 del Mustang. Acertó en el motor izquierdo del Catalina y lo vio explotar, mientras tanto, el C-46 levantaba vuelo apresuradamente. Fue inútil, el P-51 alcanzó al segundo intruso, pero no atacó al objetivo indefenso, prefirió escoltarlo hasta salir del espacio aéreo del país, solo logró acercarse a diez metros de distancia del avión de transporte, pero no le disparó. ¿Por qué? “Él no me hizo nada”, responde el piloto, en una entre-

vista casi 50 años después. El avión Catalina tuvo mala suerte. Solo fue destruido porque uno de sus tripulantes se puso nervioso y disparó contra el Mustang. “Si ellos no hubiesen disparado, los habría dejado en paz”, continuó el piloto. “Esa pelea no era mía”.

“ Los rebeldes dominicanos de la llamada “Legión del Caribe” no estaban de suerte, a pesar de tener el apoyo de Cuba, Venezuela y Guatemala. Dos años antes, habían formado una pequeña fuerza aérea en Cuba. Eran once aviones, según Flintham, entre los cuales contaban con cazas P-38, Bombarderos B-24 y transportes C-46. ”

¿No era suya? Así dijo el veterano, la acción del piloto de caza es consecuencia de su posición inusual en la fuerza aérea de aquel pequeño país caribeño llamado República Dominicana. Un piloto brasileño llamado Carlos Alberto de Freitas Guimarães, paulista (de São Paulo) de Campinas y hoy morador en Araxá, Minas Gerais. El insensato avión Catalina que disparó contra el pertenecía a un grupo de exiliados dominicanos que intentaba invadir el país, para derrocar al patrón de Guimarães y de otros siete pilotos brasileños mercenarios, el notorio y longevo dictador Rafael Leónidas Trujillo Molina, en el poder desde 1930 y hasta 1961. Las fuerzas armadas dominicanas completaron el servicio iniciado por los brasileños, quienes posteriormente se enteraron de que algunos de los rebeldes fueron capturados, entre los cuales había mercenarios norteamericanos y cubanos.

Guimarães solicitó a un general dominicano que su papel en este incidente fuera ocultado. Nadie escribió al respecto. El brasileño fue discreto, evitando entrar en detalles aun con sus compatriotas. Un corto párrafo describe lo acontecido en el libro Air Wars and Aircraft, de Victor Flintham, un minucioso registro sobre la guerra aérea después de la Segunda Guerra, publicado en 1989. Los exiliados dominica-



nos estaban establecidos en Guatemala, desde donde montaron una pequeña invasión el 18 de julio de 1949. “Seis aviones dejaron Guatemala, pero cuatro fueron forzados a aterrizar en México por causa del mal tiempo. Un PBV-5A llegó a aterrizar frente a la Bahía de Puerto Plata, donde fue rápidamente atacado por embarcaciones y aviones Mosquito y Beaufighters de la FAD (Fuerza Aérea Dominicana)”, antes de

ese ataque, como se descubrió ahora, el P-51 de Guimarães ya había entrado en acción.

Los rebeldes dominicanos de la llamada “Legión del Caribe” no estaban de suerte, a pesar de tener el apoyo de Cuba, Venezuela y Guatemala. Dos años antes, habían formado una pequeña fuerza aérea en Cuba. Eran once aviones, según Flintham, entre los cuales contaban con cazas

P-38, Bombarderos B-24 y transportes C-46. Era la postguerra y había aviones americanos de sobra, y baratos, para quien deseara montar su fuerza aérea. Para mala suerte de los rebeldes, el gobierno cubano repentinamente les retiró su apoyo y confiscó sus aviones. Los exiliados entonces se trasladaron a una nueva base en Guatemala, para comenzar desde cero.



Somos el reservorio de la memoria histórica documental de la República Dominicana. Nuestra misión, según estipula la Ley General de Archivos 481-08, es rescatar y salvaguardar la documentación concerniente a la vida nacional en todos sus aspectos, y ponerla a disposición de la ciudadanía. Para cumplir con este último mandato, disponemos de una Sala de Atención a Usuarios para el servicio personal y una parte de nuestros archivos se pueden consultar en línea.

#### **Qué Encuentra:**

Libros, revistas, fotografías, periódicos, cartas, actas notariales, mapas, documentos de distintas dependencias oficiales como ayuntamientos, migración, obispados.

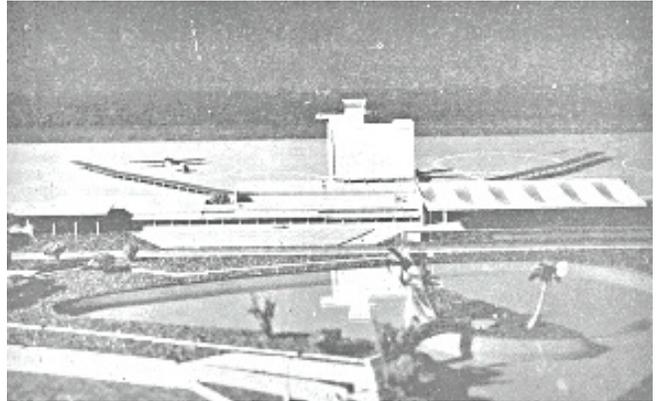
#### **Donde lo encuentra:**

En físico y en Digital en la Sala de Atención a Usuarios en la sede del AGN, en la calle Modesto Díaz 2, Zona Universitaria, en horario de 8:00 de la mañana a 2:30 de la tarde.

En digital en nuestra página web [www.agn.gob.do](http://www.agn.gob.do), desde cualquier punto del mundo y a cualquier hora.



Rendición de honores en la inauguración del Aeropuerto Punta Caucedo en las afueras de Santo Domingo. Revista de las Fuerzas Armadas, 1959.



Maqueta propuesta del Aeropuerto Punta Caucedo. Revista de las Fuerzas Armadas 1959.

# AEROPUERTO PUNTA CAUCEDO

– Autor: Lic. Carlos Ortega –

Presidente del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, Inc. INDOHA

## Algunos antecedentes importantes

En esta parte, hablaremos un poco sobre los inicios en los sistemas de navegación aérea implementados en nuestro país desde las iniciaciones de las regulaciones aeronáuticas. Puedo afirmar que el 28 de enero de 1949, se dicta la primera ley sobre la aeronavegación civil, esta fue la Ley No. 1915. A pesar de la iniciativa, todavía en nuestro país, no existía un verdadero sistema articulado de aviación civil, solo teníamos un espectro comercial que estaba aún débil y con una dimensión de mercado muy pequeña.

Los vuelos internacionales eran sobre todo de índole comercial realizados en hidroaviones, amarizando en nuestros grandes ríos o en bases militares. Con el aumento del vuelo a la ciudad de Santo Domingo, en el año 1955

el presidente Rafael Leónidas Trujillo Molina, ordenó la construcción de un nuevo aeropuerto que estaría ubicado en la península de Punta Caucedo, a varios kilómetros al Este de la ciudad de Santo Domingo. La construcción de la terminal se inició en 1956 y su puesta en servicio fue en 1958, siendo inaugurada oficialmente el 10 de noviembre de 1959 el cual se considera uno de los principales aeropuertos de América Central y el Caribe.

## Inauguración del nuevo Aeropuerto

Al Este de la ciudad de Santo Domingo, con la presencia del presidente de la República Rafael Leónidas Trujillo Molina, funcionarios del gobierno y personalidades del gobierno e invitados, se realizaron los actos para dejar abiertas las instalaciones del aeropuerto internacional

Presidente Trujillo. El 11 de diciembre del año 1959, en la zona de Cabo Caucedo a un costo de RD\$13,000,000.00, dotado de los avances técnicos de la época, lo calificaban una terminal de primera clase, la cual venía a responder las exigencias del servicio aéreo internacional de la época. Con la inauguración de esta terminal aeroportuaria, se mostraba al mundo el progreso de la República Dominicana, en sintonía con los lineamientos de las autoridades de la aviación civil internacional.

En el acto de inauguración además del presidente Trujillo asistió el vicepresidente Dr. Joaquín Balaguer, el Secretario de las Fuerzas Armadas, entre otros funcionarios de la iglesia, miembros del gabinete, Cuerpo Diplomático, representantes de la Banca, la industria y el comercio. El evento fue bendici-



do por monseñor Lino Zanini, representante de la Santa Sede en el país, quedando bendecida la obra. A las 12:40 de la tarde la comitiva bajo al área de la pista para recibir el arribo del primer avión, un Boeing 707 Jet Clipper de la Pan American Airways, de propulsión a chorro, fueron recibidos con gran entusiasmo. Estuvo presente, en el vuelo el vicepresidente de la Pan American, señor Wilbur Morrison, el reputado médico Dr. William Morgan y el Reverendo Joseph Torning. El moderno Aeropuerto Trujillo fue bautizado mediante la Ley No.3253 de fecha 19 de noviembre de 1959.

El moderno aeropuerto ofrecía un bello contraste con las vistas del litoral caribeño y las azules aguas del Mar Caribe. A unos 27 kilómetros el Este comunicado por la autopista Las Américas. Con un área de cinco kilómetros cuadrados, está dotado de seis pistas para las diversas necesidades del transporte aéreo moderno y una pista principal de 2,550 metros de longitud, dos pistas de acceso, dos de embalaje y una de carreteo. La infraestructura total estaba constituida por diez edificaciones iniciando a mediados del año 1955. Las áreas construidas fueron la terminal, almacén de carga, hangar para mantenimiento, ra-

diostransmisión, radio recepción, bombas de agua, equipos contra incendios, auxiliar de generadores de energía y el edificio de regulación de tráfico aéreo.

A partir de ese momento, la terminal ofrecía al viajero todas las comodidades y facilidades a través de los servicios a que estuvieron destinadas las múltiples dependencias construidas. Podría decir que la navegación comercial de pasajeros comenzó en el país a tener importancia a finales de los años cincuenta con la inauguración del Aeropuerto de Punta Caucedo en 1959, todo antes de esa fecha podría decirse literalmente que la aviación civil se hacía de manera artesanal por iniciativas particulares. Aun en el año 1960 el flujo de pasajeros no era significativo, por el bajo volumen de tráfico del aeropuerto se hizo necesario reactivar los servicios con la Pan American Airways. Para los primeros meses de 1960, el gobierno dominicano se vio en la necesidad de establecer la unificación de diversas facilidades de telecomunicaciones que se requerían en un nuevo aeropuerto internacional.

Aprovechando la experiencia de la empresa Pan American Airways, quien ya desde 1929 venía dando servicios de trans-

porte aéreo de correos y pasajeros en la República Dominicana, decide contratar los servicios de esta empresa aeronáutica, para implementar nuevos servicios, tomando en cuenta el desarrollo progresivo de las facilidades de transportación aérea, especialmente en el proceso de transición de aviones de pistón, dando paso a los nuevos aviones a reacción. El gobierno mediante decreto suscribe contrato nueva vez con la Pan American para la administración, operación, mantenimiento y asistencia técnica del Aeropuerto Trujillo.

Se inició con los servicios de radio telecomunicaciones y de ayuda a la navegación aérea, las comunicaciones Aire-Tierra en ruta, Punto a Punto y Radio Ayuda a la Navegación Aérea necesarios para las líneas aéreas regulares y demás usuarios. Se mejoró los sistemas de Control de Tráfico Aéreo y se organizó un centro de información de vuelos. La Pan American recibiría el 10% de los ingresos brutos anuales derivados de las facturaciones y de ayuda a la navegación aérea en el Aeropuerto Trujillo. Aquí algunos antecedentes importantes de la construcción y organización de los primeros servicios aeroportuarios modernos en nuestro país.



Vista de varias actividades realizadas en la inauguración de la terminal Punta Caucedo. Revista de las Fuerzas Armadas, 1959.



*Presidente de la República Dominicana Lic. Luis Abinader, llevando la bandera dominicana, dando bienvenida a la nueva aerolínea de capital nacional.*

# AVIACIÓN Y EL TURISMO, AGENDA CONJUNTA PARA EL DESARROLLO

– Autor: Lic. Carlos Ortega –

Presidente del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, Inc. INDOHA

Algunos antecedentes que es importante resaltar es que para el inicio de la década de los años 70s y dada la interrelación del turismo con el resto de las actividades económicas y sociales de la República Dominicana, así como el carácter prioritario que le ha otorgado el Estado, un gran número de instituciones públicas incidieron en la actividad reguladora del turismo. Pasemos a señalar las más importantes, en primer lugar, la Secretaría de Estado de Turismo en su creación, que dentro de las atribuciones que le otorgo la ley 84 de 1979, que crea la secretaría de Estado, está la de orientar el diseño y construcción de todas las obras de infraestructura que se requerían para el desarrollo de los distintos proyectos turísticos, así como orientar los proyectos que se van a llevar a cabo en los distintos polos turísticos.

Su condición de organismo máximo regulador de todo el sector turístico queda evidenciada en los decretos relacionados con zonas turísticas prioritarias, en los que se le asigna funciones de control y supervisión (Decreto 226 de 1987). La Oficina de Planeamiento y Programación es el departamento de la Secretaría de Turismo que se encarga de la evaluación de los distintos proyectos turísticos a desarrollarse en el país, así como de realizar estudios económicos, llevar estadísticas sobre los mismos, y otras labores de interés para el sector. El Departamento de Desarrollo y Financiamiento de Proyectos, DEFINPRO, realizaba las funciones que anteriormente recaían en el Departamento para el Desarrollo de la Infraestructura Turística (INFRATUR).

A partir de una reestructuración realizada en el Banco Central en el año 1993, los departamentos de INFRATUR y FIDE pasaron a formar este nuevo departamento. El departamento de INFRATUR fue creado en el año de 1971, con el objetivo de contribuir al entonces incipiente desarrollo turístico en la República Dominicana. En este proceso se le asignan funciones vinculadas a la regulación de polos turísticos, como es el caso de los decretos 3134 de 1973 y 2901 de 1972, que asignan a INFRATUR las funciones de ejecución, supervisión y administración de las obras, así como la aprobación de proyectos de infraestructura turística en dos polos turísticos. La razón de esta participación del Banco Central, a través de INFRATUR (DEFINPRO), en actividades turísticas, está motivada por la necesidad de esta institu-



*Aeropuerto Internacional de Punta Cana.*

ción de controlar los fondos que se reciben a nivel internacional para el financiamiento de la industria turística.

Es indudable que la Aviación y el Turismo desempeñan un papel importantísimo en la economía mundial enfocado en el desarrollo económico y la creación de nuevos empleos. Tomando en cuenta este principio, la República Dominicana no debe ver a estos dos sectores de manera separada teniendo en cuenta los beneficios y retos que estos dos sectores significan para la economía dominicana. Estas dos columnas, son los catalizadores de la mayoría de las actividades económicas en nuestro país, las que inciden directamente en el crecimiento y el desarrollo, sin dejar de lado que estamos dentro de los países menos avanzados denominados (PMA).

La agenda de desarrollo turístico dominicano debe estar unida a la de las actividades aeronáuticas. El turismo - representado por los turistas - constituye el principal usuario del transporte aéreo que llega a nuestro país, por ende, no solo se transforma en la oportunidad visible para el crecimiento económico constante, sino de todos los países en desarrollo como la República Dominicana. A través de los años hemos venido enfrentando en el ámbito de la aviación escollos que debemos superar,

retos como la adecuación a todos los niveles de todas las infraestructuras aeronáuticas y las operaciones, regularización de los precios de los combustibles, capacitación de nuevos pilotos, implementación de políticas de transporte aéreo más eficaces, incentivo para la organización de nuevas líneas aéreas, además de un enfoque más definido para las empresas que asesoran y orientan todas las actividades de índole legal aeronáutico, entre otros temas relevantes.

Desde la perspectiva turística, es necesario buscar nuevas formas de conectividad aérea implementando fórmulas de liberalización en el transporte aéreo, desarrollo de las áreas dentro de las infraestructuras aeronáuticas destinada para recibir turistas (VIP). Implementación de nuevos procedimientos para tratar los temas de derecho y obligaciones de los turistas (consumidores) y los organizadores de viajes (agencias de viaje), además del fomento de la reducción de impuestos y gravámenes que son tan perjudiciales para el desarrollo de estos dos rubros y que es tan notorio y limitante en nuestro país.

Tomando en cuenta datos de la Organización Mundial de Turismo (OMT) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), estas dos organizaciones en conjunto prevén

un crecimiento en la llegada de turistas internacionales a los países, poniendo como tope el año 2030. Indican que el 52% de los usuarios llegarán por avión. Para nuestro país, estas cifras deben ser un reto a pesar del aumento en la entrada de turistas en un 10.1% a diciembre del 2014 por los diferentes aeropuertos del país. La Aviación y el Turismo independientes, no podrán superar los desafíos planteados, para el logro de estos, las entidades involucradas deben continuar el proceso de integración que se ha iniciado, un proceso sincero para la implementación de medidas colectivas que liberen las trabas que hasta el momento existen en el transporte aéreo y el turismo en nuestro país.

En conclusión, debo resaltar la labor de promoción de estos dos sectores, integrando actores protagonistas apoyados en las organizaciones internacionales actores a nivel mundial y regional, clave del éxito. Debemos aprovechar al máximo que nuestra isla que es un destino turístico ideal para la mayoría de los turistas de todo el mundo. Si nos unimos para emprender estos desafíos como país exportador de turismo, podremos obtener los beneficios que implican las crecientes oportunidades globales que la aviación y el turismo están generando y tiene previsto generar en las próximas décadas.



# DESPUÉS DEL COVID, LA AVIACIÓN SE ENFRENTA A UNA ESCASEZ DE PILOTOS

-Autor: Dirección del Instituto Dominicano de Aviación Civil, IDAC-

Fuente: Gesff Murray / Colaboración de Oliver Weyman



De acuerdo con el estudio realizado por la prestigiosa consultora Oliver Weyman, hacia el 2025 las aerolíneas van a presentar un déficit de pilotos entre 34,000 a 50,000. La causa fundamental de la escasez que se avecina varía según la región: en los Estados Unidos, que tiene una fuerza laboral envejecida enfrenta la jubilación obligato-

ria, menos pilotos que salen de las fuerzas armadas y diversas barreras de ingreso, incluido el costo de la capacitación. En China y otras regiones donde una clase media floreciente exige viajes aéreos, es necesario expandir rápidamente su capacidad. El impacto también depende de la clase de operador, así tenemos que el 83 por ciento

de los operadores regionales encuentran difícil reclutar talento en comparación con el 22 por ciento de los operadores de bajo costo. Casi de la noche a la mañana, con el brote de COVID-19, de la escasez de pilotos se pasó al superávit. Para los operadores aéreos que estaban luchando con el suministro de pilotos, esto les ha proporcionado un respiro mo-



mentáneo. Que durará, y las decisiones que se tomen hoy para sobrevivir a la pandemia del coronavirus pueden amenazar la capacidad de las aerolíneas en algunas regiones para recuperarse y crecer en el futuro.

### Escasez de pilotos

La pregunta más importante no es si volverá a surgir la escasez de pilotos, sino cuándo ocurrirá y qué tan grande será la brecha entre la oferta y la demanda. Con base a un escenario de recuperación modesta, creemos que surgirá una escasez de pilotos globales en ciertas regiones a más tardar en el 2023 y probablemente antes. Sin embargo, con una recuperación más rápida y mayores ofertas, esto podría sentirse ya a finales de este año. En cuanto a la magnitud, en nuestros escenarios más probables, existe una brecha global de 34,000 pilotos para el 2025. Esto podría llegar a 50,000 en los escenarios más extremos. Con el tiempo, el impacto de las licencias, las jubilaciones y las deserciones creará desafíos muy reales incluso para algunas de las aerolíneas más importantes. El soporte que han creado las aerolíneas consiste en 100,000 pilotos que todavía están en nómina pero que vuelan con horarios reducidos o con licencia voluntaria de la compañía. En los EE. UU., estos programas han sido

muy populares y brindarán a la aerolínea cierta flexibilidad una vez que la industria comience a recuperarse.

Quizás más importante que la visión global son las proyecciones regionales. No se espera que la recuperación sea uniforme en todo el mundo y cada región tiene sus propias consideraciones demográficas. En nuestro análisis, es probable que América del Norte, Asia Pacífico y Oriente Medio experimenten la mayor escasez, mientras que Europa, África y América Latina se mantienen más cerca del equilibrio. En América del Norte, con una población de pilotos que envejece y un uso intensivo de las jubilaciones anticipadas, la escasez reaparece rápidamente y se prevé que alcance más de 12,000 pilotos para el 2023, es decir, el 13 por ciento de la demanda total.

Sin embargo, Asia Pacífico, con una trayectoria de crecimiento más rápida, superará esto a finales de la década con una escasez proyectada de 23,000 pilotos para el 2029. Esto puede tener implicaciones reales en el momento y un aumento de la escasez regional a medida que los pilotos migran a áreas de oportunidad, lo que potencialmente acelera o agrava la escasez en otras regiones.

### ¿Qué pueden hacer las aerolíneas?

Para las aerolíneas que actualmente están luchando para dimensionar correctamente la operación y seguir siendo solventes, la idea de una escasez de pilotos está lejos de ser una prioridad. Pero es muy importante tener en cuenta que tiene el potencial real de limitar su capacidad para volver a crecer y reconstruir su operación en los próximos años. Hay tres áreas principales en las que las aerolíneas pueden ayudar a reducir el impacto de la escasez de pilotos en el futuro:

- **Reducir la demanda de pilotos:** aprovechar la oportunidad para replantear las operaciones de la tripulación y mejorar la productividad, reduciendo así el total de pilotos requeridos, al tiempo que reduce los costos en el proceso.

- **Reforzar la cartera:** continuar invirtiendo en programas de capacitación y reclutamiento piloto, incluida la resolución de desafíos financieros emergentes.

- **Involucrar a la fuerza laboral:** reconocer la probabilidad de una mayor competencia, en particular para los pilotos sin licencia y participar activamente para mejorar la retención.

La rapidez con que las aerolíneas puedan volver a hacer crecer sus operaciones dependerá de la diligente capacidad que muestren para que puedan volver a incrementar el número de pilotos. Aquellas que tomen medidas ahora aumentan la agilidad de la aerolínea para capturar la demanda a medida que se recupera.



# IDAC IMPLEMENTA MODELOS DE GESTIÓN DE CUMPLIMIENTO Y ANTISOBORNO

**Autor:** Dirección del Instituto Dominicano de Aviación Civil, IDAC.



*El Director General interino, Héctor Porcella, acompañado de autoridades invitadas, representando a las diferentes instituciones regentes del sector aeronáutico.*

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) presentó al país la iniciativa para implementar un modelo de Gestión de Cumplimiento regulatorio y Antisoborno, orientado a establecer los controles necesarios

para prevenir y frenar la corrupción administrativa y elevar los niveles de eficiencia en las áreas operativas y de servicio de la institución. El director general interino del IDAC, Héctor Porcella, explicó que la iniciativa

responde al compromiso de esa entidad con los principios de transparencia e integridad trazados por el presidente Luis Abinader con el acompañamiento de la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental (DI-



*Héctor Porcella, director general interino del IDAC, durante su discurso en el acto de lanzamiento del Modelo de Gestión de Cumplimiento Regulatorio y Antisoborno.*

GEIG) bajo la responsabilidad de Milagros Ortiz Bosch y el Contralor General de la República, Catalino Correa Hiciano.

De acuerdo con el funcionario aeronáutico, a medida que las instituciones públicas enfrentan niveles de escrutinio más elevados y regulaciones globales más



*Milagros Ortiz Bosch, Directora General de la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental, en su participación especial durante el acto del lanzamiento del Modelo de Gestión de Cumplimiento Regulatorio y Antisoborno del IDAC.*

complejas, se tiene la responsabilidad de cumplir no solo con los estándares internacionales, sino también con las normativas establecidas en nuestras leyes. Con la incorporación de estas prácticas se procura crear los controles necesarios para evitar ilegalidades en los procesos de la institución, para lo cual se ha definido un plan de trabajo que implica la preparación técnica del personal, levantamiento del inventario normativo, la gestión de riesgos y actualización del código de ética, así como el fortalecimiento de los mecanismos de denuncia, con garantía de protección a los denunciantes.

En la actividad los funcionarios participantes fueron por su parte el presidente de la Junta de Aviación Civil, José Marte Piantini; el director del Departamento Aeroportuario, Víctor Pichardo; el comandante de la Fuerza Aérea de la República Dominicana, mayor general Leonel Amílcar Muñoz Noboa; el titular del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria, mayor general Carlos Febrillet Rodríguez, directivos de los aeropuertos y líneas aéreas del país, además de directores y responsables de áreas del IDAC. Por su parte, el abogado constitucionalista Cristóbal Rodríguez como charlista principal, dictó una charla sobre



la “Importancia del cumplimiento normativo en la consolidación del estado de derecho en la administración pública”.

“ De acuerdo con el funcionario aeronáutico, a medida que las instituciones públicas enfrentan niveles de escrutinio más elevados y regulaciones globales más complejas, se tiene la responsabilidad de cumplir no solo con los estándares internacionales, sino también con las normativas establecidas en nuestras leyes.

”

El sector aeronáutico dominicano y su importancia estratégica

Durante su intervención Hector Porcella resaltó que

“como país insular, donde el 95% de los turistas que visitan la República Dominicana llegan por vía aérea, la aviación constituye el pilar fundamental para el desarrollo económico y social, lo que obliga a los organismos llamados a velar por garantizar una seguridad operacional efectiva”.

A la fecha de hoy se puede evidenciar un evidente incremento en las operaciones aéreas después de la caída sufrida por causa de la pandemia del COVID-19. Este incremento es fruto de la efectividad que ha tenido el plan diseñado por el Gabinete Turístico, recordando que durante el año 2021 se registraron 95 mil 155 operaciones aéreas, equivalente a una recuperación de un 81.5% en comparación con el 2019. El director general interino del IDAC reiteró su compromiso de seguir apoyando la visión del Gobierno del presidente Luis Abinader, de fortalecer la principal vía de ingreso

que tiene el país, que es a través de los turistas, dándoles la seguridad mediante el espacio aéreo para disfrutar del principal destino turístico de El Caribe.

Se ha implementado el “Dashboard”, como una nueva herramienta de información inteligente que dispone de una data interactiva y de fácil interpretación, que será de sumo provecho para el sector aeronáutico. Con esta herramienta, disponible para los usuarios, estos podrán visualizar, comparar y analizar datos del flujo de la actividad aeronáutica, tales como: pasajeros transportados, cantidad de vuelos y sobrevuelos que pueden ser filtrados por regiones, por fechas y tipos de vuelos de los aeropuertos. La misma estará disponible en nuestro portal de Transparencia Institucional, habilitada en inglés y español, optimizada para la telefonía móvil y navegadores Web”.





# LA CERTIFICACIÓN DENTRO DE LA SIMULACIÓN AÉREA

— Por: Lic. Jaime Valle y Andrés Barroso —  
Colaboración FIDEHAE, Simloc / Fotos: Simloc



La certificación de un simulador de vuelo, es decir, su acreditación como herramienta válida para la habilitación de la formación y el entrenamiento de pilotos, consiste en evidenciar ante el organismo regulador que sus características de vuelo

coinciden, con un determinado nivel de tolerancia, con las de la aeronave que emula. El proceso de certificación se desarrolla en una serie de etapas que va desde el diseño y fabricación hasta la puesta en marcha del simulador. Durante este periodo se genera

toda la documentación necesaria: los manuales de uso, de procedimientos y de control de versiones de software y equipamiento.

Por ejemplo, un fabricante de simuladores de FSTD (Fli-



*Centro de Simulación de vuelo.*



ght Simulation Training Device) de base fija como Simloc debe presentar la siguiente documentación, para obtener una certificación: Manual de Funcionamiento del FSTD, Manual de Funcionamiento de la IOS, Lista de Malfunciones que reproduce el FSTD, Manual de Mantenimiento del FSTD, Listado de equipamiento del FSTD, Manual de aceptación de pruebas subjetivas FSTD y Listado de planos de la instalación FSTD.

El procedimiento culmina con la preparación por parte del fabricante de unas Guías de Pruebas de Calificación, conocidas como QTGs, donde se es-

pecifica cada una de las características técnicas del simulador y cómo se prueba y comprueba su correcto funcionamiento. Tras la realización de unas pruebas objetivas y subjetivas del dispositivo, la autoridad competente certifica, mediante un informe sellado, que éste cumple con unas estrictas normas de diseño y comportamiento acordes con la clase de aeronave que simula.

### **Niveles de Certificación**

Existen distintos organismos de certificación con diferentes niveles. Los más conocidos son la agencia norteamericana FAA (Federal Aviation Administra-

tion) y la europea EASA (European Aviation Safety Agency). Hay países que están adheridos a una u otra, aunque no pertenezcan a dichas regiones geográficas.

Estas serían las categorías de certificación para EASA y FAA y sus equivalencias, de menor a mayor fidelidad respecto a la aeronave simulada: Por tanto, los simuladores BITD (Basic Instrument Training Device) y ATD (Aviation Training Device) son unos dispositivos muy sencillos para familiarizarse con conceptos aeronáuticos generales, sin necesidad de que cumplan requisitos específicos de ninguna



aeronave ni disponer de un entorno cerrado ni simulado. En los ATD hay dos variantes, los Basic (BATD) y los Advanced (AATD).

La complejidad va en aumento a medida que lo hace el nivel de fidelidad, cuando es necesario que el simulador cumpla aspectos generales de una clase determinada de aeronave. Por ejemplo, a los FNPT II (Flight Navigation Procedures Trainer) + MCC (Multi-Crew Coordination training) se les exige una cabina completa, cerrada y aislada de distracciones del exterior, que cumpla con el tipo de motorización y MTOW (Maximum Take-Off Weight) de la clase de la aeronave a reproducir, así como procedimientos de entrenamiento acorde a ese tipo de aeronaves. Sin embargo, no están obligados a ser exactamente iguales al de un avión concreto.

Los simuladores FTD (Flight Training Device) son dispositivos que imitan un modelo de aeronave determinado, por lo que deben emular tanto su comportamiento como sus sistemas y procedimientos. La mayor diferencia entre FTD 1 y FTD 2 está en el número de sistemas del avión a reproducir con exactitud. En este nivel los datos del fabricante son necesarios para justificar el comportamiento de la aeronave.

Finalmente, los simuladores FFS (Full Flight Simulator) son los más parecidos a la aeronave real, tanto en comportamiento, incluido el movimiento, como en procedimientos y sistemas, siendo el FFS-D el nivel más alto. Se lo suele definir coloquialmente como un avión en el suelo, ya que el comportamiento es imitado mediante toda la información que el fabricante de avión real posee sobre ensayos en vuelo e ingeniería para la obtención del certificado de aeronavegabilidad del avión auténtico. Tanto es así que estos simuladores están matriculados y, muchos de ellos, emplean aviónica y mandos de control auténticos de la aeronave que reproducen.

### **¿Dónde se realiza la Certificación?**

A diferencia de los automóviles, por ejemplo, que pasan sólo una homologación por modelo, los simuladores deben ser certificados uno por uno y cuando están instalados y funcionando en la ubicación final del operador. Deben evaluarse en su conjunto, incluyéndose tanto los elementos de hardware como de software y cualquier cambio de alguno de ellos debe ser notificado. También se supervisan factores de seguridad, como el personal de paso alrededor del sistema de movimiento, salidas

de emergencia, etc. Las autoridades permiten ejecutar ciertas pruebas objetivas y subjetivas en las instalaciones del fabricante, pero las definitivas deben ser realizadas en la sede del operador para corroborar que en el traslado del simulador no se han producido cambios en sus especificaciones y prestaciones.

### **El poder de la Certificación**

Un simulador certificado garantiza un entrenamiento correcto y realista en relación a la categoría o modelo de aeronave para la cual se está obteniendo una licencia de vuelo o haciendo cursos de refresco. Con la obtención de la certificación se ratifica que el entrenamiento es el adecuado para el alumno o piloto, ya que los procedimientos han sido aprobados y cumplen con criterios de seguridad en vuelo y recomendaciones emitidas por autoridades reguladoras, como la ICAO (International Civil Aviation Organization).

En definitiva, un simulador certificado es necesario para que los alumnos cubran las horas de simulador requeridas para la obtención de licencias de vuelo y para que los pilotos con licencia validen sus horas de entrenamiento recurrente.



## AERO-CLUB DE CHILE - 1913

### UNA VENTANA EN LA CONQUISTA DE NUESTROS CIELOS

Autor: Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile IHHACH.

Hace poco más de un siglo atrás, nuestro país se embarcó en la conquista de los cielos logrando con ello, no solo acceder uno de los más seguros medios de transporte que el mundo ha conocido, sino que a participar en la creación de normas que permitieran crear futuro y esperanza para cada rincón de nuestra accidentada geografía nacional y sudamericana.

Era agosto de 1909 cuando un par de chilenos, Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa, avocados aquellos días en Europa, lograban dar rienda suelta a sus ansias de volar en el que fuera el Primer Meeting Aéreo de la Historia de la Aviación, evento auspiciado algunos de los más prestigiosos fabricantes de Champagne y fuera realizado en Reims, Francia. Ellos figuraron entre los primeros latinoamericanos que cumplían estos

sueños acendrados en la mente de tantos hombres, que desde los preludios de la historia contemplaron el vuelo de las aves que los rodeaban, pensando en cómo dominar el espacio.

Emilio Edwards, que con sólo su natural tenacidad y destreza, recibía aplausos en los concursos aeronáuticos franceses y alemanes. Es en este último país, donde sufrirá dos accidentes, que al enterarse de ello su familia, será el motivo para pausar los pioneros aciertos aeronáuticos y volver a la patria. Con estas palabras registradas en las memorias de su amigo Sánchez Besa, recordando su actuación en Reims, podemos comprender la actuación y habilidad de este joven de tan sólo veinte años: "Todo fue en este primer vuelo a las mil maravillas. Aterrizó como un dios de los aires después de este acto de heroísmo.

Así nació la aviación chilena".

Por otro lado José Luis Sánchez, nunca cesó de volar, su historial registra que ganó más de 15 premios en concursos de aviación y que fue un gran diseñador aeronáutico llegando a tener 4 fábricas donde se construyeron algo más de 3.000 aviones. Los diarios de París, revistas alemanas, belgas y españolas de la época, son testimonio vivo de sus hazañas a través de elogiosos artículos felicitando al inventor dedicado a la aviación y que consagró su vida a engrandecer la senda aeronáutica.

Tras casi un año de estos logros nacionales en Europa, cuando aún reinaba el impacto por la noticia de la muerte del entonces Presidente de Chile, don Pedro Montt, acaecida la noche del 18 de agosto de 1910 mientras se encontraba de visita en Alema-



Von der Aviatikerwoche in Reims: Die Tribüne.

nia, otra información publicada el día 22 de ese mes, en el periódico El Mercurio de Santiago, dio a conocer de un nuevo hecho que captó la atención en estos días: “Para la mayoría de los habitantes de esta pacífica ciudad les tomará de sorpresa la noticia del primer vuelo efectuado ayer en aires chilenos. Efectivamente se ha volado y sin farsa ni bulla. César Copetta ha logrado remontarse a diez metros de altura en su aparato Voisin. El infatigable ciclista de antaño, el chauffeur

de ayer, se ha sentido contagiado del movimiento que sacude hoy día la Europa y que lleva en precipitada carrera hacia el progreso, el arte de la aviación”.

Así rezaban las líneas escritas ese día y que registran detalladamente, como una no despreciable cantidad de personas habían sido testigos que los hermanos César y Félix Copetta volaron ese 21 de agosto, desde un despejado sector de la Chacra “Valparaíso” ubicado muy veci-

no a Santiago y donde hoy se encuentran las avenidas de Ramón Cruz y Dublé Almeyda de la actual comuna de Ñuñoa.

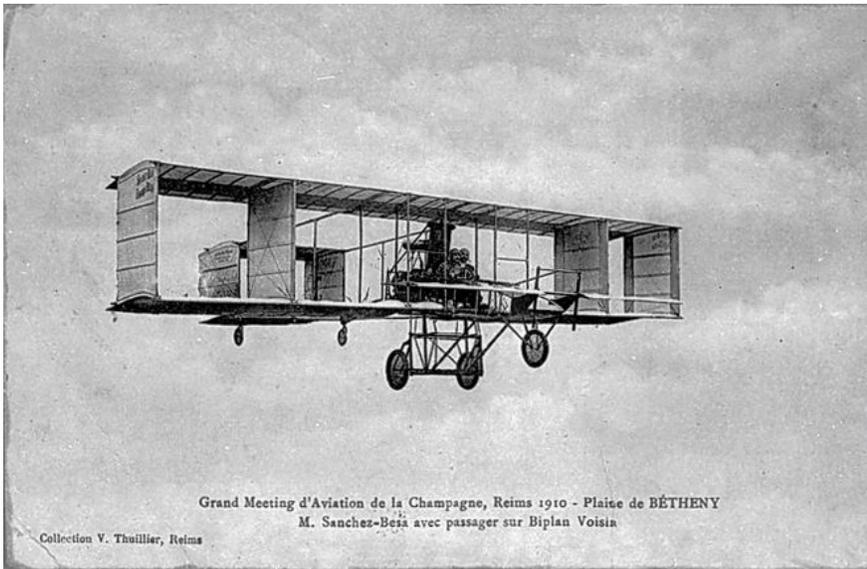
Tras armar su aparato volador en menos de una semana, los hermanos Copetta permitieron a Chile conocer al más portentoso de los inventos mecánicos del naciente siglo veinte. “Sus grandes alas blancas, su cola, su quilla, le daban el aspecto completo de una ave enorme. Al fondo, el famoso motor Gnome y sobre el suelo el chasis de aterrisaje completaban las líneas del magnífico aparato. Copetta subió el asiento del manejo y con el volante en mano, el motor funcionando, da la orden a su hermano Félix para mover la hélice. Un ligero envión y la máquina empieza a rodar y corre vertiginosamente cerca de cincuenta metros para ir paulatinamente elevándose y cerniéndose elegantemente en el aire”. Este era el relato del nacimiento de nuestra aviación nacional”.

Avión Voisin piloteado por César Copetta Brosio el 21 de agosto de 1910.

Numerosos han sido los pilotos civiles que desde ese día y con esfuerzos propios, lograron invadir y dominar tempranamente los imperios del aire para luego entusiasmar al público con sus audaces aventuras. Hoy es muy válido recordar también a Luis Alberto Acevedo, (“Pionero de los cielos”, como lo titula el autor Héctor Alarcón en su interesante y completa investigación) quien llegaría a ser el primer mártir civil de este valiente apostolado aéreo, cayendo ante el dolor y estupefacción de



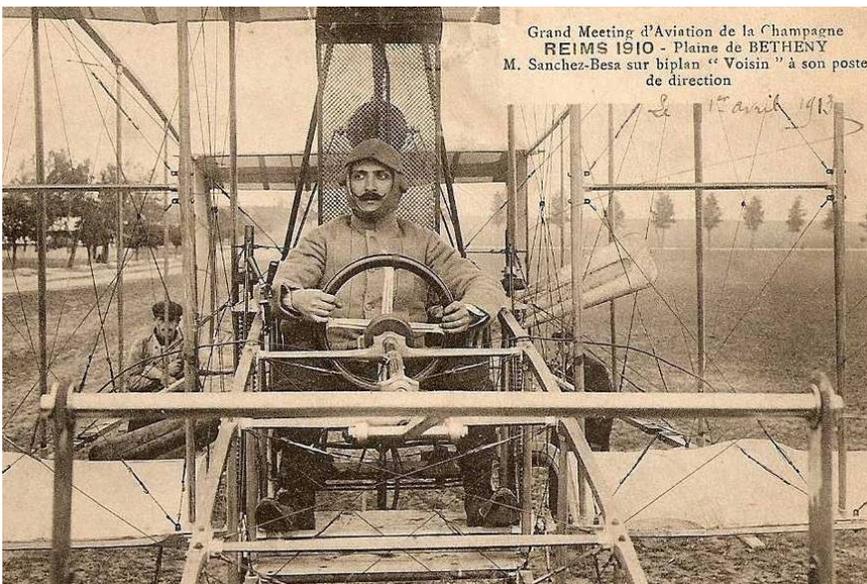
Avión Voisin piloteado por César Copetta Brosio el 21 de agosto de 1910



su público, un 13 de abril del año de 1913.

Él junto a algunos otros nombres, tales como David Fuentes, Emilio Castro Ramírez y Clodomiro Figueroa que recordados en nuestra ya centenaria historia

Tras la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar en el mes de febrero de 1913, se funda el 2 de abril, el Aero-Club de Chile, una nueva institución que logrará afianzar y potenciar las alas nacionales. Esta enti-



aeronáutica, son dignos portadores de las alas de "Alsino" que inmortalizara nuestro gran escritor nacional, don Pedro Prado a mediados de los años cuarenta.

dad, será el representante criollo asociado a la Federación Aérea Internacional establecida en octubre de 1905. Ante esta nueva organización nacional, era la que

los pilotos militares y civiles deberían rendir sus exámenes de vuelo para adquirir las primeras licencias de piloto o "brevets" de vuelo como eran llamados entonces.

La creación de esta organización, estuvo vinculada fuertemente al deporte, incluyendo adicionalmente al automovilismo y ciclismo. Sus objetivos principales fueron el organizar y reglamentar las manifestaciones aeronáuticas junto a comprobar y autenticar los registros de altura y distancia alcanzados.

Su primer presidente fue un destacado Coronel de Infantería en retiro, que pertenecía a una familia de gran espíritu público, me refiero a don Enrique Phillips Huneeus. Este hombre junto a otros connotados ciudadanos: don Armando Venegas de la Guarda, Secretario; Armando Fernández; Alejandro Weber; Juan A. Maluenda; Ernesto Anguita; Erasmo S. Vásquez; Julio Kaulen; Joaquín Jelves; Bernardo Morales y el periodista deportivo Lisandro Santelices forman al interior de una de las oficinas de El Mercurio, el primer Directorio de esta naciente organización que fue inicialmente reconocida de forma extraoficial por Francia, tras la tenacidad de sus miembros y de la mediación como aval ante este país europeo, del precursor aeronáutico argentino don Jorge Alejandro Newbery, trágicamente fallecido en marzo de 1914 al preparar un eventual cruce por avión de la cordillera Los Andes hacia Chile.



# ACUERDO DE COLABORACIÓN INDOHA-IDAC-ASCA



*Presidente del INDOHA señor Carlos Ortega, Director Interino IDAC señor Héctor Porcella, Directora de ASCA señora Clara Fernández, entre otros funcionarios de ambas instituciones.*

En el mes de febrero del presente año, siguiendo su agenda de integración interinstitucional, el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica (INDOHA) firmó un acuerdo de colaboración con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), a través de su Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), con el objetivo de incentivar el desarrollo de la cul-

tura y la ejecución de proyectos de investigación que favorezcan y promuevan la percepción de la historia de la aviación nacional.

Algunos de los términos del contrato citan la realización de actividades, tales como congresos, conferencias, simposios, talleres, publicaciones conjuntas de investigación histórica en materia aeronáutica, intercambio de

información para el desarrollo de investigaciones sobre temas de interés mutuo, promoción de la cultura aeronáutica para el desarrollo y la sensibilización de la comunidad aeronáutica dominicana, y la elaboración de documentales y material didáctico relativos a la historia de la aviación.



*Momento de la firma, INDOHA-IDAC-ASCA.*

Héctor Porcella, director general interino del IDAC, destacó la trascendencia de este convenio, dado que la documentación gráfica y escrita que en lo adelante compartirán las institucio-

nes involucradas, tendrá como principales beneficiarios a los actores y a los interesados en los temas relativos a la aeronáutica en la República Dominicana.

“Para este Instituto Dominicano de Aviación Civil es motivo de alegría suscribir este acuerdo de cooperación con el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, una entidad que nace de la necesidad de mantener viva la memoria y la documentación de todos los datos gráficos y escritos de nuestro sistema aeronáutico, sumándose al amplio pliego de información que se encuentra disponible en la biblioteca de nuestra Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas, lo que constituye un paso importantísimo para las instituciones involucradas”, indicó Porcella.



*Señores Carlos Ortega, Héctor Porcella y Clara Fernández.*



# 92 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE



*Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile IAHACH departiendo con invitados en la actividad.*

En Ceremonia efectuada el 18 de marzo pasado, ante la tumba del Comodoro Arturo Merino Benítez en honor al 92 Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile como arma independiente. Este festejo culminó más tarde, con un almuerzo de Camaradería, en donde se brin-

dó por la Fach; se agradeció a quienes nos precedieron en estos 39 años del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile IAHACH. En el acto se reconoció a la antigua Secretaria, la señora Glorita; también se distinguió al Maestro Orfebre Juan Carlos Pallarols por el tes-

timonio artístico con integración de elementos históricos que ha tenido la gentileza de enviarnos como instrumento de paz y hermandad.

También se condecoró al Coronel del Ejército Argentino, Sr. Alfredo Massarelli Vacca, por

sus altas gestiones desarrolladas en bien de la hermandad de ambos pueblos, su constante apoyo y colaboración en temas histórico Aeronáuticos publicados en

Aerohistoria y en actividades académicas de nuestra corporación. Estuvieron presentes en el acto además los Agregados Aeronáutico y Militar de La Repú-

blica Argentina, como también del Agregado Aéreo de la República Oriental del Uruguay.





*Los señores Víctor Pichardo Director del Departamento Aeroportuario y Rafael Echevarne Director General de ACI-LAC al momento de la firma del acuerdo.*

## DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO INGRESA COMO MIEMBRO DE ACI-LAC, ORGANISMO RECTOR DE LOS AEROPUERTOS

En el mes de diciembre del pasado año, el Departamento Aeroportuario (DA) firmó un convenio con el Consejo Internacional de Aeropuertos para Latinoamérica y el Caribe (ACI-LAC), con el propósito de elevar el nivel de sus recursos humanos. El mismo contempla esencialmente, la capacitación y entrenamiento de su personal técnico, en cursos de formación en todos los aspectos de la industria aeroportuaria avalados por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

El ingreso oficial como miembro de ACI-LAC quedó contemplado en el acuerdo de cooperación técnica aeroportua-

ria, suscrito por su director ejecutivo el señor Víctor Pichardo, y Rafael Echevarne, director general de ACI-LAC. Con este acuerdo el Departamento Aeroportuario de la República Dominicana tendrá acceso a la mayor red mundial de aeropuertos y la posibilidad de participar en el liderazgo opinando en los comités regionales y mundiales. Todos los cursos contemplados son avalados por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

Al ser miembro de esta institución, el Departamento Aeroportuario dominicano, podrá tener acceso a programas de desarrollo, seminarios, conferencias y talleres a nivel regional y

mundial en temas relacionados con la seguridad operacional, medio ambiente, entre otras. El representante del ACI-LAC indicó que, con la firma de este acuerdo el DA tendrá acceso a manuales sobre normas, políticas y mejores prácticas en todos los aspectos de la industria aeroportuaria, y a la mayor selección de estadísticas económicas y de tráfico aéreo.

Es importante destacar la valoración de las autoridades del ACI-LAC al trabajo que se realiza desde la República Dominicana, respecto al protocolo que se implementó durante la pandemia, que permitió la rápida recuperación de la industria turística. También reconocieron

que el país debe velar por mantener abiertos los aeropuertos internacionales, aplicando los protocolos internacionales para de esta manera elevar el proceso de facilitación. Es importante destacar que la ACI-LAC, es una

asociación de operadores aeroportuarios a nivel mundial que recibe a más de 570 millones de pasajeros y más de 9 millones de movimientos de aeronaves y representa a más de 270 aeropuertos en 34 países y territorios.

Fuente: <https://da.gob.do/index.php/noticias/item/492-departamento-aeroportuario-ingresa-como-miembro-de-aci-lac-organismo-rector-de-los-aeropuertos>.



*Aeropuerto internacional Las Américas “José Francisco Peña Gómez”.*

# 19<sup>VO.</sup> CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y DEL ESPACIO

## OCTUBRE 2023

Santo Domingo, República Dominicana

### #FIDEHAE2023





# EFEMÉRIDES AERONÁUTICAS

## ENERO

El 14 de enero de 1912: En La Vega se crea el primer centro de aviación de la República Dominicana, El Caribe y América Latina, gracias a la iniciativa de ingeniero Zoilo Hermógenes García.

22 de enero 1997: Se emite el Decreto Número 28-97 del 22 de enero del 1997 creando el primer Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), actual Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), responsable de la ejecución de la Política Nacional de Seguridad Aeroportuaria de la República Dominicana.



## FEBRERO

15 de febrero de 1914: Se realizaron en Santo Domingo los primeros ensayos de vuelo para el público, a ambos lados de la ría del Ozama, el piloto norteamericano Frank Burnside realiza esta hazaña.

4 de Febrero de 1928: “El Espíritu de San Luís”, asomó sus alas en viaje de buena voluntad a las tierras dominicanas aterrizando en el campo del Km.28 de la Carretera Duarte, acontecimiento que marcó un hito en la historia de la aviación dominicana.

13 de febrero de 1932: Se dicta la Ley No. 283, donde se crea dentro del Ejército Nacional el Arma de Aviación.

20 de febrero de 1933: Se da apertura a los vuelos de correo aéreo interno en República Dominicana. El Primer vuelo registrado en este sentido sale de Santo Domingo no sin antes pasar por La Vega y Moca.

22 de febrero de 1944: Se inaugura el Aeropuerto Interna-

cional General Andrews en la ciudad de Santo Domingo, por motivo de los actos conmemorativos del primer Centenario de la Independencia Nacional. Fue nombrado en honor al Teniente General Frank Maexuel Andrews Jefe de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Este distinguido oficial fue egresado de la Academia de West Point, academia de gran prestigio en los Estados Unidos. Este Aeropuerto contaba con dos pistas de aterrizaje una de 7,000 mts y otra de 5,000 mts con dos explanadas para aviones. Este aeropuerto era compartido con el Cuerpo de Aviación Militar hasta que fue trasladado a la Base Aérea Presidente Trujillo en 1953.

15 de febrero de 1948: El 5 de febrero, se dicta el Decreto No. 4918, creando el Estado Mayor del Cuerpo de Aviación Militar en la Republica Dominicana. El decreto contiene que a partir del 15 de febrero de 1948 todas las atribuciones del mando sobre el Cuerpo de Aviación Militar estarían ejercidas por una organización denominada Estado Mayor del Cuerpo de Aviación Militar, dependiente de la



Secretaria de Estado de Guerra, Marina y Aviación. Día de la Fuerza Aérea Dominicana.

19 de febrero de 1948: Se nombra mediante Decreto No. 4927 al Teniente Coronel Fernando Manuel Castillo, E.N., como Jefe de Estado Mayor del Cuerpo de Aviación Militar recién creado el 15 de febrero, constituyéndose en el primer Jefe de Estado Mayor de la institución aérea.

11 de febrero de 1949: Se dicta la Ley No. 1915, donde se crea el primer reglamento para la navegación aérea civil, co-

mercial, deportiva o educacional sobre el territorio nacional y sobre el espacio aéreo de sus aguas territoriales e islas adyacentes.

8 de febrero 2007: Se inaugura el Aeropuerto Internacional de Samaná (CATEY), en la Provincia de Samaná al noreste de la República Dominicana con el propósito de promover las actividades turísticas de la zona.

## MARZO

29 de Marzo del 1928: Se crea la primera Escuela Militar y de Aviación en la República Do-

minicana mediante Ley No.904 del Presidente Horacio Vásquez.

18 de Marzo del 2002: Inicia sus operaciones aéreas el Aeropuerto Internacional del Cibao.

22 de Marzo de 1953: En la comùn de San Isidro en las afueras de Ciudad Trujillo, se inaugura el nuevo campo de aviación militar, denominado Base Aérea Presidente Trujillo, hoy Base Aérea de San Isidro.

# DISEÑO EDITORIAL

REVISTAS • LIBROS • CATALOGOS • BROCHURES

WWW.DIMASRODRIGUEZC.COM

*Dimas Rodríguez*  
dimas rodriguez c.

**DENTRO DE POCO  
TENDRÁS UNA MEJOR  
EXPERIENCIA EN TU  
AEROPUERTO SDQ**

En unos pocos meses, tu experiencia de viaje al salir del país por el Aeropuerto Internacional de Las Américas, José Francisco Peña Gómez SDQ será mucho más placentera.

Con los trabajos de ampliación y renovación del Atrio Central tendrás más opciones de tiendas y restaurantes, amplios y modernos espacios para realizar los procesos de migración y seguridad, así como líneas de *fast track* si deseas evitar la fila.

*¡Seguimos trabajando para ofrecer las mejores puertas de entrada y salida al país!*



Más información en: [www.aerodom.com](http://www.aerodom.com)

[f](#) [t](#) [@](#) [in](#) @aerodomrd