

# **GRANDES VUELOS**

**EN LA**

# **AVIACION MEXICANA**



**Manuel Ruiz Romero**



GRANDES VUELOS  
EN LA  
AVIACION MEXICANA



# PATROCINADORES

La presente edición de "GRANDES VUELOS EN LA AVIACION MEXICANA" ha sido posible gracias al desinteresado patrocinio de las siguientes personas, instituciones y empresas:

AEROLINEAS EJECUTIVAS, S.A.  
AERONAUTICA EJECUTIVA, S.A.  
AEROSPATIALE DE MEXICO, S.A. DE C.V.  
MANUEL ARANGO ARIAS  
ASOCIACION NACIONAL DE PILOTOS AVIADORES  
EJECUTIVOS, A.C.  
BOEING COMMERCIAL AIRPLANE CO.  
MARIANO COLORADO CUPIDO  
COMPAÑIA MEXICANA DE AEROPLANOS, S.A.  
COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION, S.A.  
EDUARDO CORTES CELORIO  
ADALBERTO DE LOS REYES ALFARO  
JOSE MARIA DE LOS REYES ALFARO  
MANUEL GARCIA VILLEGAS  
JAIME GONZALEZ GARZA  
JOSE LUIS GUZMAN RUBIO  
ENRIQUE MANERO BERASATEGUI  
SERGIO MAZA PADILLA  
MARIA DE LOURDES MENDEZ ALVAREZ  
ARTURO MENA COLCHADO  
XAVIER MIRANDA MORENO  
VICTOR MONTIEL RIVERA  
MALU E. DE MONTIEL  
ARTURO ORTEGA OLIVE  
RODOLFO ORTIZ IBARRA  
MIGUEL ORTIZ MONASTERIO  
MARIO PACHECO MUJICA  
CARLOS PEREZ MORENO  
MIGUEL QUINTERO VALLADARES  
FAUSTO RIVERA RIOS  
ERNESTO SANCHEZ AMAYA  
SERVICIOS AEREOS REGIOMONTANOS, S.A.  
ERNESTO VAZQUEZ PRADO



MANUEL RUIZ ROMERO

GRANDES VUELOS  
EN LA  
AVIACION MEXICANA

MEXICO.

1986.



Derechos Reservados © Manuel Ruiz Romero y  
Grupo Editorial Aviación, S.A.  
Eugenia 1360-2. Col. Narvarte.  
03020, México, D.F.

Supervisión técnica: Ing. Adolfo Villaseñor Macías.  
Ilustraciones a color: Acuarelas de Cecilia Lazzeri.  
Tipografías: Acuario Impresiones y Ediciones, S.A. de C.V.  
Reproducciones fotográficas: Emilio Serra Buxadé.  
Encuadernación: Ediciones y Encuadernación Imuris, S.A.

Impreso en México.  
Printed in Mexico.

Impresiones y Ediciones San Jorge, S.A. de C.V.  
Antonio Solá 74. Col. Condesa.  
06140, México, D.F.



# PROLOGO

Cualquier esfuerzo serio por ahondar en la historia de la aviación mexicana debe considerarse como una importante contribución al más amplio conocimiento de nuestras raíces y cultura; sobre todo si se trata de temas que no han sido agotados, sino que por el contrario sólo se han investigado de una manera general y poco profunda. De ahí la importancia de este libro que consigna parte esencial del desarrollo de nuestra aviación, precisamente a través de los grandes vuelos que han dejado imborrable huella, que han sentado un importante precedente en el devenir histórico de México.

El globo de Cantolla, el presidente Francisco I. Madero como primer jefe de Estado que voló en avión, las hazañas de Roberto Fierro y de Sarabia, el nacimiento de las principales aerolíneas, la apertura de las principales rutas y los récords en vuelos y equipos diversos, constituyen sólo algunos de los temas principales que el presente libro aborda y que, por la acuciosa investigación llevada al cabo, seguramente satisfarán la curiosidad e interés del más exigente lector especializado en el apasionante tema de nuestra aviación.

Manuel Ruíz Romero, con un bien ganado prestigio como historiador serio en el tema, acudió a las fuentes directas pero también consultó todo tipo de archivos y documentos como apoyo a sus investigaciones. Por lo tanto, el resultado de ese arduo trabajo ha redundado en un magnífico libro que desde hoy forma parte de las bibliotecas como valioso material de consulta para quien desee internarse en el fascinante mundo de la aviación mexicana.



# PROLOGO

Cualquier esfuerzo serio por ahondar en la historia de la aviación mexicana debe considerarse como una importante contribución al más amplio conocimiento de nuestras raíces y cultura; sobre todo si se trata de temas que no han sido agotados, sino que por el contrario sólo se han investigado de una manera general y poco profunda. De ahí la importancia de este libro que consigna parte esencial del desarrollo de nuestra aviación, precisamente a través de los grandes vuelos que han dejado imborrable huella, que han sentado un importante precedente en el devenir histórico de México.

El globo de Cantolla, el presidente Francisco I. Madero como primer jefe de Estado que voló en avión, las hazañas de Roberto Fierro y de Sarabia, el nacimiento de las principales aerolíneas, la apertura de las principales rutas y los récords en vuelos y equipos diversos, constituyen sólo algunos de los temas principales que el presente libro aborda y que, por la acuciosa investigación llevada al cabo, seguramente satisfarán la curiosidad e interés del más exigente lector especializado en el apasionante tema de nuestra aviación.

Manuel Ruiz Romero, con un bien ganado prestigio como historiador serio en el tema, acudió a las fuentes directas pero también consultó todo tipo de archivos y documentos como apoyo a sus investigaciones. Por lo tanto, el resultado de ese arduo trabajo ha redundado en un magnífico libro que desde hoy forma parte de las bibliotecas como valioso material de consulta para quien desee internarse en el fascinante mundo de la aviación mexicana.

A mis padres,  
doña María Luisa Romero Cazorla  
y don Francisco Ruiz Martín



# INTRODUCCION

La búsqueda de la propia identidad es un fenómeno que ha acompañado al hombre desde siempre y es muy vieja la aseveración aquella de que "los pueblos no pueden vivir ajenos a su historia". Pero es de tiempos recientes intensificar esa búsqueda.

No pretendemos decir que el conocimiento de nuestra historia aeronáutica vaya ahora a ser un asunto esencial en el necesario reencuentro con nuestro pasado para apuntalar el presente y forjar el futuro. Pero, tampoco está por demás conocer la historia aeronáutica de México, al menos en los sectores especializados del país. Sin embargo, carecemos de fuentes de información y documentación acordes con el gran potencial de nuestra historia aeronáutica. Se ha trabajado con mucho acierto y en forma extraordinaria en la conformación de los diversos sectores aeronáuticos; pero le hemos dedicado poco interés, tiempo, organización y recursos a, paralelamente, dejar un legado histórico a las nuevas generaciones. Es por eso que, a pesar de tener una historia aeronáutica brillante en muchísimos aspectos, nuestra historiografía es muy pobre, hasta el punto de que algunos acontecimientos ocurridos en nuestro país "por primera vez en el mundo" sean totalmente desconocidos por la mayoría de los mexicanos, por una buena parte de los integrantes de la industria aeronáutica y, desde luego, en el extranjero.

Quienes por razones de trabajo y pasión hemos dedicado tiempo a integrar una biblioteca aeronáutica hemos visto con tristeza como se ignora a México y a las hazañas realizadas por los mexicanos. Aparecen en esos libros, enciclopedias y colecciones diversas, lo realizado en casi todos los países del mundo aunque muchas cosas sean de escasa importancia. Pero la explicación a esta situación de olvido hacia lo hecho por México en el campo de la aviación está en la falta de una bibliografía mexicana. Es impresionante la lista de títulos en inglés, francés y español que se inserta en esos libros en donde, lógicamente, no aparecen textos mexicanos porque carecemos de ellos.



Esta lamentable situación tiene algunas honrosas excepciones. Hay un par de libros del ingeniero José Villela, uno de ellos toda una Historia de la Aviación Mexicana editada en 1971; la historia de la Compañía Mexicana de Aviación, obra del señor Emilio Ayala Bres, editada en 1974 con motivo de una importante celebración de la aerolínea; la historia de ASPA, escrita por el capitán Francisco Tarazona Torán y la historia oficial del Escuadrón 201, de 1946, totalmente agotada desde hace muchos años. Más moderno aún es el libro Aerolíneas de Latinoamérica escrito por el historiador inglés Ron Davis y editado por la Institución Smithsonian. Muy poco, como balance general y más de la mitad de esas obras editadas muy recientemente.

Cuando hace veinte años tuve el honor de fundar y dirigir la revista AERONAUTICA, me enfrenté a un serio problema en lo referente a disponer de fuentes de documentación, ya que los temas históricos debían ser tratados con frecuencia y amplitud en la revista como parte de su programa editorial. Al no disponer de una bibliografía adecuada y carecerse de un centro nacional de documentación o museo histórico aeronáutico en donde se guardara y ofreciera dicha información, debí comenzar por hacer mi propio archivo documental, mis propias fichas y mi propio acervo fotográfico. Así, con el transcurso de los años, mediante visitas a familiares de los protagonistas, la adquisición de fotografías en las pocas fuentes comerciales disponibles y la generosidad de amigos entusiastas que me facilitaron su material para fotocopiarlo o reproducirlo, fuí integrando un conjunto sumamente interesante. También he recurrido a la Hemeroteca Nacional y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, donde se me proporcionó un material precioso, si no por su cantidad, si por su calidad. Pero, en definitiva, fueron las fuentes familiares las que más material proporcionaron. En algunos hogares, incluso, tuve el honor de que el "arcón de los recuerdos" se abriera por primera vez desde que fué cerrado.

Por tratarse la historia aeronáutica de una etapa muy reciente en nuestro devenir, tanto que buena parte de ella es tiempo presente, ha sido relativamente fácil reunir las piezas del rompecabezas, labor que, desde luego, hubiera resultado mucho más sencilla si las vetas hubieran estado concentradas y no dispersas por centenares de hogares y algunas instituciones y empresas.

Sin embargo, esta labor de casi veinte años, fue dando sus frutos en forma de reportajes aislados, algunos de los cuales se publicaron en la Revista AVIACION INTERNACIONAL con el doble objeto de divulgarlos y de obtener alguna ampliación de las fuentes documentales, pues se trataba de capítulos de la historia aeronáutica de México que resultaban conflictivos en lo tocante al rigor histórico: faltaba alguna fecha, algún nombre no estaba completo o bien escrito, alguna marca de avión era errónea etc. Fueron muy generosas las respuestas y casi todos los conflictos se resolvieron favorablemente.

Consciente de que disponía de un material importante tanto por la cantidad de hechos como por la calidad de las fuentes documentales, pensé que este trabajo de investigación debería culmi-



nar algún día en un libro, empeño ambicioso pero también obligado, si es que realmente deseaba contribuir a paliar la falta de bibliografía, problema al que damos mucha importancia y nos hemos referido ampliamente.

No es este libro ni pretende ser, una completa historia de la aviación mexicana. Es por ello que no he caído en la tentación de titularlo así. Quizás el nombre de "Grandes Vuelos en la Aviación Mexicana" limite un poco el objetivo final, pero creo que corresponde más al real contenido del libro. Los 35 capítulos, cada uno de ellos totalmente independiente del otro, fielmente agrupados por riguroso orden cronológico, reflejan la aviación mexicana a través de algunos vuelos realmente grandiosos, otros muy importantes y algunos aparentemente menos relevantes, pero todos ellos con trascendental repercusión en la historia aeronáutica de México.

La selección de los temas fué también tarea ardua. De una parte hay un límite o fecha final para cada obra. Pretender abarcarlo todo hubiera significado alargar por años la publicación de este libro. Por ello, cuando consideré que lo esencial estaba incluido y que el libro, como un todo, podía estimarse —dentro de lo razonable y sin caer en el narcisismo— que se trata de una obra sólida, puede que hasta necesaria en nuestro medio y, en el peor de los casos, intresante, decidí "cerrar" la edición.

Repito que no se trata de una historia completa de la aviación mexicana, pero sí tengo la convicción plena de que los treinta y cinco capítulos que conforman este libro iluminan, con distintas intensidades de luz y sombra, los pasos más importantes que se han dado en nuestra historia aeronáutica: desde el primer avión, con la antesala del último vuelo en globo, hasta el poderoso trirreactor DC-10. Están incluidos los vuelos realizados por primera vez en el mundo, los de los pioneros, los grandes "raids" de la época de oro, los que significaron alguna marca especial, los que dieron origen a las aerolíneas más importantes, los que proporcionaron alguna gloria a la aviación mexicana, los que fueron un alarde de precisión y técnica y no faltan los realizados por algún espíritu aventurero cuya hazaña, aunque individual, merece el homenaje del recuerdo.

Si bien cada capítulo es autónomo, he procurado darle a cada uno un tratamiento parecido, especialmente en la descripción y ambientación de la época, con el objeto de que su cabal dimensión sea captada plenamente en relación al tiempo, a las circunstancias, a los recursos, a lo que significaba dentro del mundo aeronáutico su realización ya que, desde el punto de vista de los grandes adelantos del presente, nos puede resultar un poco difícil entender la importancia de un vuelo Pachuca-México sin una adecuada composición de tiempo y lugar.

Finalmente, deseo que quienes emprendan un recorrido por este libro encuentren algo digno de recordar.







# EN GLOBO CON CANTOLLA

Las primeras páginas de la historia de la aeronáutica las escribieron unos hombres valientes e incomprensidos que tuvieron que aportar toda su voluntad, entusiasmo e inteligencia para luchar por igual contra los elementos físicos y contra la opinión pública de su época. Tal es el caso de don Joaquín de la Cantolla y Rico, el más famoso de los aeronautas mexicanos, que dedicó su vida a diseñar, calcular, construir y volar globos de aire caliente, desarrollando al final del pasado siglo una titánica labor de auténtico pionero de la conquista del aire y que si bien es cierto que en cuanto a la fama ocupó un lugar preponderante, no siempre se habló de él con el respeto, la admiración y la objetividad que le correspondían ante la labor histórica que le tocó desempeñar.

De todas formas, alabado o discutido, vitoreado o insultado, admirado o repudiado, don Joaquín de la Cantolla y Rico es uno de los más grandes exponentes de la constelación de elegidos por el destino para desempeñar un papel fundamental en esa epopeya que el hombre inició con los sueños mitológicos y continúa en nuestros días con los viajes espaciales.

El nombre de Cantolla está indeleble en las páginas de oro de la aeronáutica mexicana escrito con "sangre, sudor y lágrimas".

## La época

A mitad del siglo XIX las ascensiones en globos hinchados con aire caliente cobraron una magnitud casi mundial. La actividad había llegado a perder su exclusividad científica y los espectáculos con globos tripulados habían pasado a formar parte hasta de las grandes ferias.

México no era la excepción. Después de los inicios de la aerostación con Alfaro y Fernández, todavía en el siglo XVIII, se recuerdan las ascensiones de Theodore en 1833 y las de Robertson a partir de 1835. Fueron famosos los mexicanos Carrillo, León Acosta y Tranquilino Alemán. Habían de seguir, ya en 1862 los hermanos Wilson.

Precisamente atraído por las ascensiones de los Wilson un día se presentó ante ellos don Joaquín de la Cantolla y Rico quien ya tenía 34 años de edad y era telegrafista.





**PLAZA DE TOROS**  
**DEL PASEO NUEVO.**  
 TERCERA ASCENSION AEREOSTATICA  
**DE JOAQUIN DE LA CANTOLLA Y RICO.**  
 SOBERBIA CORRIDA DE TOROS.  
 FUNCION DEDICADA A LOS EXMOS. SRES. GENERALES DE DIVISION  
**D. JUAN N. ALMONTE**  
**Y D. LEONARDO MARQUEZ.**  
 QUIENES LA HONRAN CON SU ASISTENCIA.  
**Domingo 26 de Julio de 1863.**  
**TOROS DE ATENCO.**

Cartel que anuncia la actuación de don Joaquín de la Cantolla y Rico en una corrida de toros.

## Nace una leyenda

El hombre que habría de ser famoso vió la luz primera en la Ciudad de México el día 25 de Junio de 1829, hijo del señor Juan de la Cantolla, de nacionalidad española y de la señora Soledad Rico, mexicana. Después de cursar los estudios convencionales de la época y dada su inclinación por la carrera de las armas, ingresó en el Colegio Militar instalado entonces en el Castillo de Chapultepec.

De la época de alumno del Heroico Colegio Militar se han recogido algunas anécdotas del joven delgado e inquieto que, a causa de un accidente cuando hacía travesuras con varios compañeros con la pólvora extraída de los cartuchos con que hacían prácticas, fue enviado al hospital y no pudo partici-

par en la defensa de la Patria cuando los norteamericanos la invadieron en 1847. En esa guerra perdieron la vida, entre otros, los jóvenes cadetes compañeros suyos a los que la historia recuerda con el nombre de "Niños Héroes".

Poco o nada se sabe de su carrera militar y de los años siguientes. Lo volvimos a encontrar en 1863 cuando contaba 35 años de edad y ya era telegrafista, época en que se puso en contacto con los hermanos Wilson. Estos hermanos habían llegado a México con unos globos para dar exhibiciones de tipo comercial. Terminadas éstas y ante el entusiasmo popular pusieron un globo a disposición del público que se atreviera a dar un paseo previo pago de una cuota.

Uno de los primeros en presentarse ante los Wilson fué Cantolla, quien dió muestras de gran entusiasmo. Se interesó por los materiales de que estaban contruídos los globos, por su funcionamiento, control y técnicas de reparación. Los Wilson comprendieron que el señor de la Cantolla mostraba un interés superior al simple deseo de hacer una breve ascensión y lo instruyeron en todos los secretos de la aerostación, hasta el punto de que muy pronto el mexicano estaba en condiciones de hacer su primera elevación sin compañía. Las experiencias fueron tan favorables que para el día 26 de junio de 1863 se anunció por toda la Ciudad una exhibición en la plaza de Toros del Paseo Nuevo, situada en la glorieta donde concluyen las actuales avenidas Juárez, Reforma, Bucareli y Guerrero, en el lugar que ahora ocupa el edificio de la Lotería Nacional. Se trataba de la tercera ascensión de don Joaquín de la Cantolla y Rico, además de una soberbia corrida de toros con ganado de Atenco en honor de los generales Juan N. Almonte y Leonardo Márquez, quienes —seguía diciendo el cartel— la honrarían con su presencia.

Todas estas actividades, con las lógicas limitaciones de recursos, tuvieron notable éxito por lo que Cantolla continuó sus experimentos, tanto en el dise-



ño y construcción de globos como en las investigaciones para mejorarlos y hacerlos más controlables y seguros.

## Teoría y práctica

Don Joaquín de la Cantolla y Rico no se conformó con las explicaciones que recibió de los hermanos Wilson, sino que apasionado por la aerostación, adquirió libros y revistas franceses para continuar sumando conocimientos y seguir los avances de esta actividad en el mundo.

Los globos construídos por de la Cantolla eran de manta inglesa cortada en gajos y cosidos y los hubo de diferente tamaño. El más grande fué el bautizado con el nombre de "Vulcano" que tenía una altura superior a la mitad de las torres de la Catedral Metropolitana.

En cuanto a la producción y alimentación de aire caliente, de la Cantolla ideó un sistema regulador de la flama del alcohol en combustión que le permitía graduar el ascenso y descenso del globo. Este sistema lo analizó y discutió con catedráticos de la Escuela de Ingenieros del Colegio de Minería quienes confirmaron que se ajustaba a las leyes de Física. Incluso, la primera prueba de un globo equipado con este sistema se hizo el 22 de octubre de 1877 en el patio del propio Colegio en presencia de la plana mayor de la ciencia en México, con todo éxito y beneplácito, especialmente del audaz aeronauta.

No registra la historia el por qué don Joaquín había dejado la carrera militar y hecho telegrafista, pero lo cierto es que cuando el aeronauta mexicano se presentó por primera vez ante los Wilson era empleado de Telégrafos Federales y lo siguió siendo hasta su jubilación. Era por tanto, persona de escasos recursos. Sin embargo sus trabajos y ascensiones no tuvieron nunca una inspiración comercial y solamente en sus inicios trabajó para una compañía de promociones llamada Empresa Aero-náutica Mexicana y desde su tercera ascensión todo lo hizo por su cuenta y a



Cantolla siempre atrajo multitudes a sus ascensiones.

expensas de sus modestos recursos económicos.

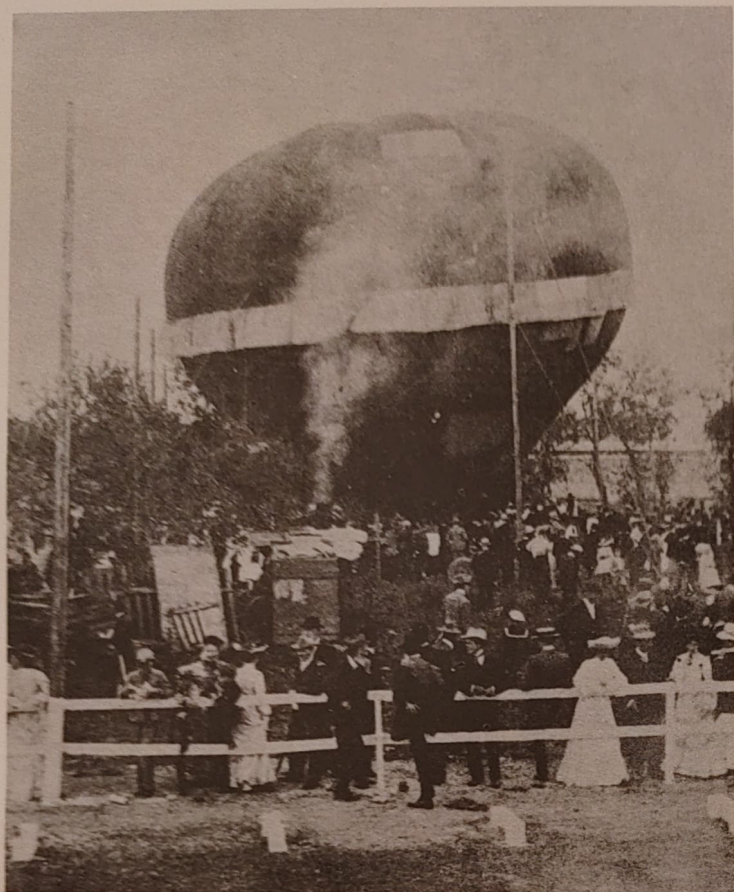
Alto y muy delgado, tenía una figura un tanto quijotesca, como también lo era su personalidad. De buen carácter y fina educación, gozaba del respeto de cuantos lo conocían siendo persona de trato amable, aunque retraído.

## Las ascensiones.

Don Joaquín en su larga trayectoria de aeronauta tuvo muchas actividades, coronadas unas con los más espléndidos éxitos y otras con estruendosos fracasos, como corresponde a todo pionero, si bien es cierto que el recuento final arroja un saldo favorable ya que los avances logrados por él lógicamente tenían que ir acompañados de sendas frustraciones.

Sin embargo, se conservan más recuerdos de los golpes, caídas y desilu-





Uno de los globos de Cantolla en la Plaza de Tumbaburros.

siones, quizás porque ellas se prestan más para la anéctoda que la frialdad de un acontecimiento en el que todo se ha desarrollado con normalidad.

El día 10 de noviembre de 1863 hacía don Joaquín los últimos preparativos para una de sus ascensiones en la Plaza de Armas (Zócalo) cuando voluntariamente un espectador, de profesión sastre y de nombre José Mercedes Avilés, se ofreció para sostener uno de los cables de amarre. Como la operación se retardara, el sastre se ató el cable a una pierna para poder encender un cigarrillo. En ese momento soltaron el globo y el sastre fué arrastrado por los aires. Pese a los esfuerzos de Cantolla por sujetarlo y subirlo a la canastilla, el pobre Avilés se desprendió de la cuerda y cayó al vacío sobre uno de los techos del Palacio Nacional, muriendo estrellado.

Abundaron los accidentes que le produjeron diversas lesiones, algunas de ellas de cierta gravedad como en la que perdió un ojo.

En cierta ocasión en que volaba sobre la Ciudad de México tras una ascensión iniciada en Tacuba, el globo tuvo una baja de aire caliente y comenzó a perder altura a gran velocidad, yendo a caer sobre una residencia de la Calle Salto de Agua. Cantolla entró por el tragaluz de vidrio con todo y canastilla causando daños y asustando a los propietarios de la casa que se encontraban comiendo en la habitación donde aterrizó el aeronauta. Pasado el susto, pese a las disculpas de Cantolla, los propietarios le dieron una buena golpiza.

## Los globos

Cantolla hizo tres globos que fueron igualmente famosos: el "Moctezuma I", "el Moctezuma II" y el "Vulcano".

Los tres estaban contruídos con la misma técnica y la mayor diferencia entre ellos se debía al tamaño, siendo el "Vulcano" el más grande de todos. Lo estrenó Cantolla con éxito, tanto por las condiciones de vuelo como por el tamaño, pues fué el más grande que se había visto en la Ciudad de México.

El "Vulcano" hinchado tenía una altura de aproximadamente 20 metros. A la altura de su línea ecuatorial tenía pegado un olán de tela roja con flecos dorados. El globo llevaba pintados cuatro águilas en posición similar a la que están en el Escudo Nacional.

De la Cantolla, casi siempre, subía al globo portando una bandera nacional. Unas veces lo hacía elegantemente vestido con levita y chistera y otras de charro mexicano. Se cuenta que en cierta ocasión —sin que hayamos podido demostrarlo en algún documento histórico— hizo una ascensión montado en un caballo cuyas cinchas había sujetado al globo.

Después de muchas ascensiones el globo "Vulcano" se encontraba ya muy maltratado y hay fotografías en las que parece muy parchado, como en una de Casasola tomada en la plaza de Tumbaburros. Finalmente fue tal el deterioro que las autoridades no le dieron permi-



so para seguir volando. Comido por los ratones acabó el "Vulcano" y don Joaquín, sin recursos económicos y puede que con el ánimo tan maltratado como sus huesos, decidió abandonar sus sueños.

### ¡Viva Cantolla, Viva!

No había festividad importante en la que de la Cantolla y Rico no organizara una ascensión a la que por supuesto concurrían miles de capitalinos. Su popularidad fué tal que la disputaba con los políticos, artistas y toreros más encumbrados de la época. Su figura y su globo fueron objeto de portadas de revistas y tema de caricaturas.

En los periódicos le hacían entrevistas y reportajes. Se le dedicaron poemas, canciones y hasta inspiró una zarzuela.

Don Joaquín, con esa ingenuidad de los pioneros, lo aceptaba todo con la mayor naturalidad y sin asomo de vanidad.

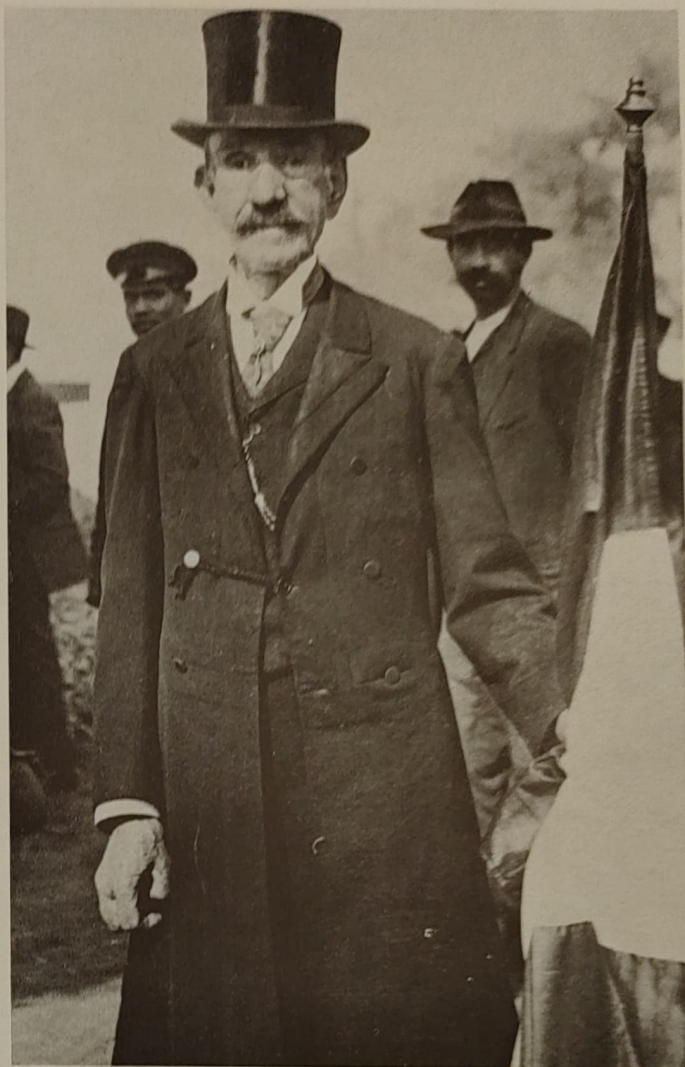
De su ascensión del día 25 de diciembre de 1867 trata este poema de la inspiración de Manuel G. Puente, que se publicó en "El Siglo XIX".

Salud a ti, viajero denodado,  
que te lanzas feroz a la ancha esfera.  
Salud a ti Cantolla, que animado  
de sublime valor, dejas la tierra.

Venticinco de diciembre en la mañana  
a la región del águila partiste  
y tricolor bandera mexicana  
cual emblema de gloria allí subiste.

Cantolla siempre viva, que viva  
en el ornato de la Patria amada.  
De sus amigos todos hoy reciba  
una ardiente ovación, una mirada.

Otra muestra de su innegable popularidad, hecha verso, son estas estrofas que se atribuyen a su amigo Francisco A. Palafox y que se publicaron en el año de 1883:



Don Joaquín de la Cantolla y Rico ataviado como en los buenos tiempos el día de su última ascensión.

Marcha del mundo al confín  
Joaquín  
aunque te rompas la cholla  
Cantolla  
y después claves el pico,  
Rico.

Tu homónimo merolico  
ante ti será un enano  
cuando se eleve el Vulcano,  
Joaquín de la Cantolla y Rico.

Muy popular también fué la zarzuela titulada "La Pesadilla de Cantolla" que con letra de Rafael Medina y música de Susano Robles, se estrenó el día 5 de marzo de 1905 y a cuya función asistió don Joaquín que fué largamente aplaudido.



También hubo una canción que llegó a cantar "todo México", con letra y música muy inspiradas y aire de cuplé pegadizo, titulada "Valona de don Joaquín de la Cantolla y Rico". La letra era del poeta Daniel Castañeda y la música de un muy popular arreglista llamado Vicente T. Mendoza. En su primera parte decía así:

Giraba por los setenta  
y a todo trapo en el viento  
el trompo de los transcurros,  
cuando sin venir a cuento  
del cielo cayó al país  
un niño que vino en globo  
pasando de cumbre en cumbre.  
Ni lo trajo la cigüeña  
ni siguiendo la costumbre  
lo encargaron de París.

Y como vino de arriba  
en lugar de hacer barquitos  
le dió por construir globitos. . .

### **¡Muera Cantolla, muera!**

Los sentimientos populares son a veces indescifrables y desde luego inestables. Cuando don Joaquín de la Cantolla y Rico fracasaba total o parcialmente en algunas de sus anunciadas ascensiones, la reacción popular era generalmente violenta y siempre cruel. Los miles de personas que se arremolinaban a su alrededor durante los preparativos, a la hora de la verdad eran terribles jueces que lanzaban sobre don Joaquín su ira sin el menor asomo de piedad, sin comprender que aquellos fracasos eran parte de una carrera cuyo principal objetivo iba más allá de una simple ascensión para transformarse en una serie escalonada de investigaciones y experiencias que habrían de culminar con el sueño del hombre por siglos: dominar el espacio.

Pero el pueblo iba a presenciar las ascensiones con ánimo de divertirse y no le importaba ni mucho ni poco la ciencia. Es por eso que, cuando Cantolla

fracasaba y no podía realizar una ascensión se deshacían en burlas y le lanzaban hirientes epítetos.

Menos comprensible es la actitud de periodistas y escritores, personas de cultura, que hicieron al aeronauta blanco de su encono.

En las oficinas de Telégrafos Federales, situadas en las calles de 5 de Mayo, don Joaquín tuvo que aguantar estoicamente las bromas de sus compañeros y como dijo un escritor de la época "beberse el contenido de los tinteros como si fuera vino de Borgoña".

Muchas de sus frustradas ascensiones terminaban con un público enardecido que gritaba a coro y sin piedad:

**¡Muera Cantolla, muera!**

### **El último vuelo**

Corría 1914 y ya se había volado en México muchas veces en planeador y hasta en avión. Eran de sobra conocidos Braniff, Lebrija, los Aldasoro, Villasana, los Salinas, Horacio Ruíz, Martín Mendía, entre los mexicanos, y Roland Garros, Gastón Audermars, Geo Dyot, Harriet Quimby y Matilde Moissant, entre los extranjeros.

En enero de ese año regresó de Europa don Alberto Braniff quien había comprado en Francia un globo de gas que traía con él. En un terreno baldío de la Calzada de la Teja (hoy Villalongín), junto a la Estación Colonia del Ferrocarril Central, instaló Braniff su cuartel general para operar el globo. Hasta allí se llevó una conexión especial de la Compañía de Gas para abastecer el globo que tenía una capacidad de 2,200 metros cúbicos, pesaba un poco más de 500 kilogramos y podía transportar a 5 ó 6 personas en su canastilla de mimbre. Con Braniff vino de Francia un ayudante para colaborar en los manejos del globo, llamado Jules Dubois.

El día 25 de enero de 1914 don Alberto Braniff, Jules Dubois, otras tres personas, una de ellas reportero de "El País", realizaron un viaje desde el lugar





Don Alberto Braniff y don Joaquín de la Cantolla en el globo del primero:

donde se encontraba anclado el globo hasta la Hacienda Xico, en el Sur, después de describir un arco que pasó por el Palacio Nacional, la Estación de San Lázaro y la Hacienda de Balbuena para luego desviarse hacia el Sur y como se acercaban a una zona ocupada por los zapatistas, hicieron un aterrizaje precipitado en dicha Hacienda.

Don Joaquín de la Cantolla y Rico, viejo y olvidado, se presentó ante Braniff para conocer al nuevo aeronauta, al hombre que después de haber realizado en 1910 el primer vuelo en un avión en México y ahora por sus ascensiones en globo, ocupaba el primer lugar en popularidad. Braniff recibió en su casa a de la Cantolla y con toda amabilidad y cortesía conversó con él sobre las

características de su globo inflado con gas, así como de los grandes viajes que realizaba. Don Joaquín lo escuchó emocionado y agradecido, especialmente cuando el señor Braniff lo invitó a que lo acompañara en su ascensión del siguiente domingo.

Don Joaquín llegó al lote baldío de la Calzada de la Teja a la hora convenida. Iba vestido como acostumbraba hacerlo en los buenos tiempos: levita negra con solapas de seda, cuello duro con corbata, pechera y chaleco, chistera y la bandera nacional en la diestra. Pero su aspecto ya no era el de otros años; tenía 85 años de edad y la ropa estaba tan descuidada y arrugada como él mismo. Pero el entusiasmo de su madurez le había regresado al saberse de nuevo conquis-





El globo de Braniff con éste y Cantolla a bordo, se eleva sobre el Paseo de la Reforma.

tador del aire y saludaba a todo el mundo con una amplia sonrisa.

Alberto Braniff, Joaquín de la Cantolla y Rico, Jules Dubois y dos periodistas, uno de ellos Alberto Ruiz Sandoval, abordaron la canastilla cuando el globo estaba lleno de gas. Después de las pruebas de rigor, Dubois dió la orden de soltar amarras. La multitud congregada para presenciar la ascensión llegada a pie, en mula, en carretela y en lujoso landó, dió una estruendosa ovación al iniciar el globo su ascenso, primero muy lenta y luego velozmente. La mañana era espléndida y la ascensión se inició a las 10:25 horas.

De la Cantolla hacía ondear la bandera nacional de un lado hacia otro saludando a la Ciudad visiblemente emocionado. El globo tomó una altura considerable en poco tiempo y se deslizó hacia la Calzada de la Piedad (hoy Ave-

nida Cuauhtémoc). Pasó por el Panteón Francés y Braniff hizo al respecto una broma a de la Cantolla que éste contestó también con sorna.

Desde que el globo se elevó hasta unos 500 metros de la Cantolla preguntaba constantemente por la altura que llevaban. Don Alberto daba la lectura del barómetro y a cada respuesta suya era mayor la emoción de don Joaquín. Rebasaron los 1,500 metros que era una altura impresionante para de la Cantolla quien nunca podía haber ascendido a tanto.

Finalmente el globo comenzó a perder presión de gas y fue descendiendo paulatinamente hasta hacer un suave y feliz aterrizaje en unos campos de labor cercanos a Tlalpan.

Don Joaquín, auténticamente emocionado, abrazó a Braniff y lo felicitó por el exitoso viaje y se felicitó a si mis-



mo por haber podido participar nuevamente en una ascensión en globo, 51 años después de que hiciera la primera.

El regreso de Tlalpan a la Ciudad de México lo hicieron en un carretón de campesinos en el que viajó también el globo desinflado, con su canastilla, red y otros implementos.

Don Joaquín de la Cantolla y Rico se dirigió a su casa, situada en la primera cuadra de San Cosme, con tan mala fortuna que al subir las escaleras tuvo un ataque y al caer se golpeó la cabeza contra los escalones sufriendo una se-

vera conmoción cerebral a resultas de la cual murió tres días después.

México había perdido a su Quijote de la aerostación.

Nuestra ingatitud es tal que no hay una plaza, calle o rincón de la Capital de la República que perdure su memoria. Menos, por supuesto, una estatua que lo recuerde a las nuevas generaciones. Y eso que dicen que los pueblos no pueden vivir de espaldas a su historia, a sus recuerdos, a sus tradiciones y a los hombres que los forjaron.







## ALBERTO BRANIFF: EL PRIMERO

El mexicano Alberto Braniff realizó el día 8 de enero de 1910 el primer vuelo efectuado en México y en Iberoamérica con un aparato más pesado que el aire, tripulando un avión Voisin que él mismo había comprado en Europa.

Desde que los hermanos Wilbur y Orville Wright realizaron la gran hazaña de Kitty Hawk (17 de diciembre de 1903) y los siguiera en Europa poco después Alberto Santos Dumont en los llanos de Bagatelle del parisino Bosque de Bolonia (12 de noviembre de 1906), el mundo vivía en plena efervescencia aeronáutica. ¡Volar, el sueño del hombre por siglos, se había logrado!

Los artefactos voladores se fueron haciendo cada día más eficientes y los sublimes locos que los tripulaban cada día lograban unos centímetros más de altura, unos metros más de distancia y unos segundos más de permanencia en el aire.

### **El verano ardiente**

En 1903 Francia era el centro aeronáutico del mundo. Las experiencias de los hermanos Wright habían sido per-

fectamente asimiladas por los franceses que se destacaron en la fabricación de planeadores y motores y en el vuelo de los incipientes aeroplanos. Cobraron gran fama los hermanos Gabriel y Charles Voisin, Robert Esnault Pelterie, Humberto Latham, Louis Paulham, Leon Morane, Michel Tabuteau y Paul Tissandier. A esta pléyade de ilustres franceses se les unieron los norteamericanos Wilbur Wright y Glenn Curtis. Compartió honores con ellos el legendario brasileño Alberto Santos Dumont. Estos pioneros fueron la flor y nata de la aviación de entonces y todos ellos compitieron fraternalmente en la conquista de nuevas hazañas. Fué un verano apasionante.

El día 9 de julio de 1909, Louis Bleriot, tripulando un Bleriot XI con motor R.E.P. de 7 cilindros, ganó el "Premio del Viaje", compartido con Esnault Pelterie, fabricante del motor y de la hélice, al realizar un vuelo sin escalas de 41 kilómetros. Este vuelo fué realmente un ensayo para Bleriot quien soñaba con cruzar el Canal de la Mancha. El famoso Latham fracasó en su intento el día 19 de julio sobre un avión Antoinette al





Trabajo para el armado del Voisin de Braniff.

caer al mar; los demás pilotos cobraron miedo al viaje, pero la decisión de Bleriot era inquebrantable y el domingo 25 despegó de la costa francesa (Les Braques) a las 4:35 de la mañana para aterrizar en un campo de golf británico (en Dover) a las 5:12. El mundo se conmovió con la hazaña.

Durante ese mismo verano se efectuaron en diversas ciudades de Francia exhibiciones y competencias, destacando la realizada en Reims durante los días 22 al 29 de agosto, que fue un verdadero concurso internacional que reunió a constructores de aviones, fabricantes de motores y, desde luego, pilotos.

En septiembre tuvo lugar la primera exposición mundial de aviación que con el nombre de Salón Internacional de la Locomoción Aérea se celebró en el

costaba 30,000 francos, un Antoinette 25,000, un Farman 23,000, un Voisin 12,000 y un Bleriot, igual al que cruzó el Canal de la Mancha, 10,000.

### Alberto Braniff

En el seno de una acaudalada familia nació Alberto Braniff en la ciudad de México el día 8 de diciembre de 1884. Hizo sus estudios con profesores particulares y adquirió una sólida cultura así como instrucción en asuntos comerciales y bancarios.

En su adolescencia practicó numerosos deportes, entre ellos el automovilismo y el boxeo y luego se dedicó al toreo como aficionado.

En el apasionante verano de 1909 Alberto Braniff se encontraba veraneando con su familia en Biarritz lo que le permitió vivir de cerca los grandes aconte-

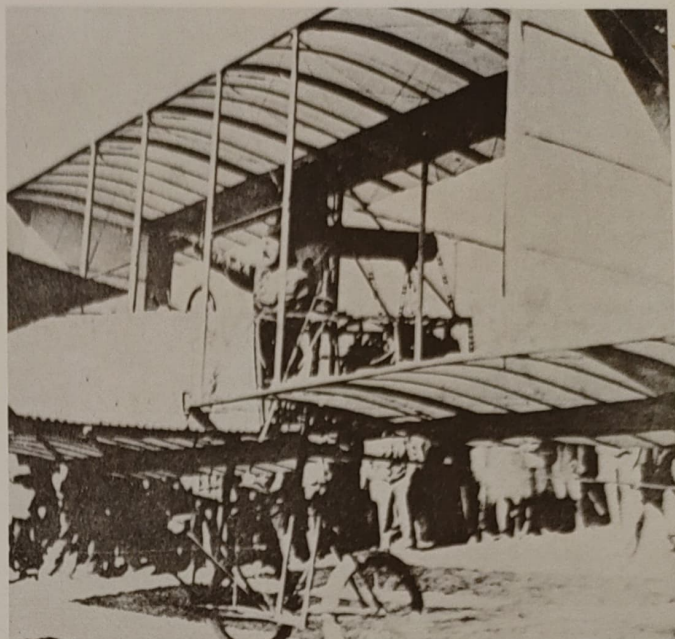


cimientos aeronáuticos de ese año.

Un día pasó sobre su residencia un aeroplano y Alberto Braniff inmediatamente salió en busca del piloto hasta entablar contacto con él. Era Michel Tabuteau quien dió a Braniff las primeras lecciones, que después continuó en París con los hermanos Voisin propietarios de la primera fábrica de aviones del mundo, situada en Villancourt, cerca de la capital francesa. Allí encargó Braniff un biplano Voisin que ordenó embarcar hacia México a donde llegó a finales de 1909.

### Los mexicanos del aire

Dejando atrás la etapa de los globos con León Acosta y don Joaquín de la Cantolla y Rico, por 1908 había varios jóvenes mexicanos interesados desde años antes en el vuelo con planeador. Destacaban Juan Guillermo Villasana, los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez y Miguel Lebrija. Todos ellos dedicaban sus ratos libres a diseñar, construir y volar planeadores. Los resultados no fueron nada espectaculares, pero les sirvieron para adquirir experiencia y conocimientos que más tarde les serían muy útiles.



Alberto Braniff acelerando el motor del Voisin.

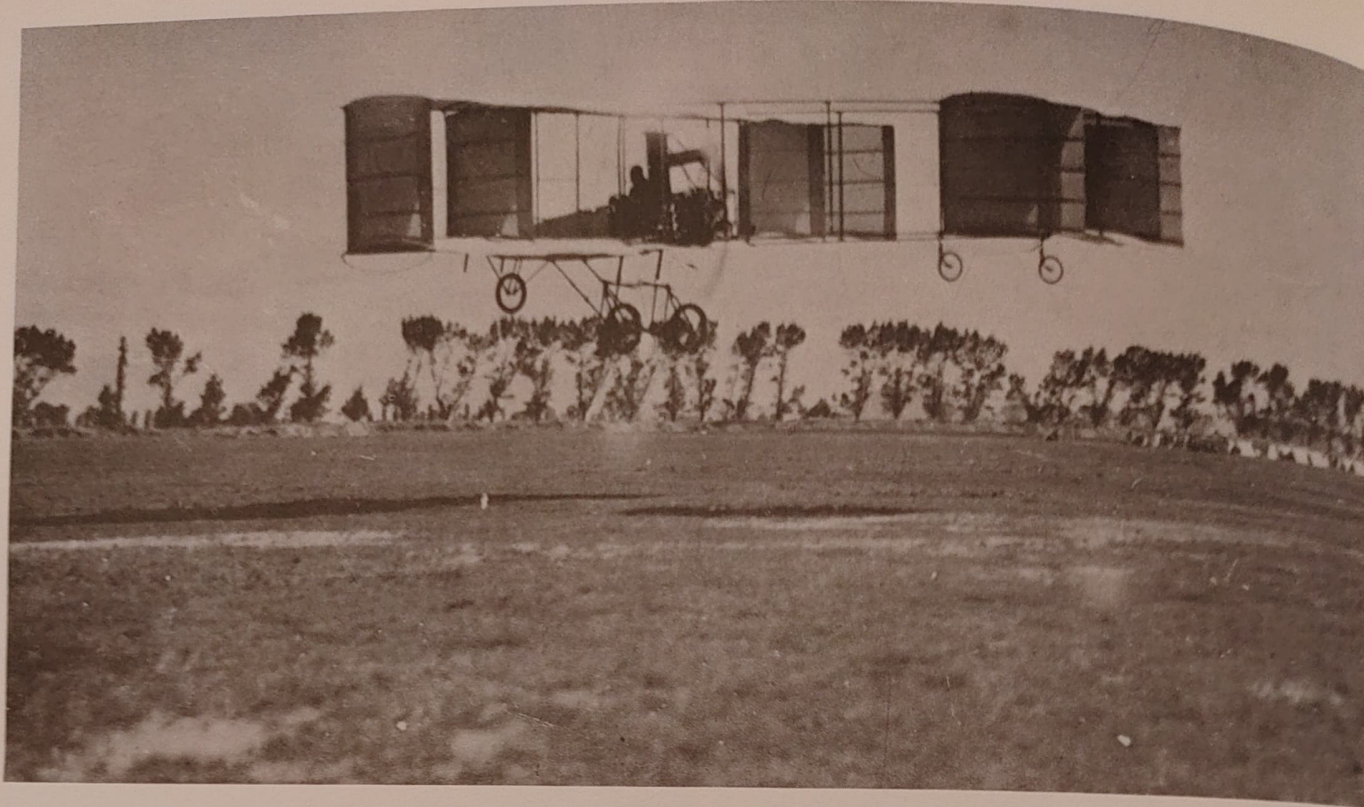
Los hermanos Aldasoro construyeron más de un planeador con los que volaron en los llanos de la hoy colonia Roma. Miguel Lebrija llegó a realizar varios vuelos en la Hacienda de San Juan de Dios, en la actual Calzada de Tlalpan. Villasana fué siempre un entusiasta del vuelo y realizó numerosos estudios e investigaciones que más tarde lo harían famoso.

Este interés por la aviación era com-



Carrera de despegue del Voisin en los llanos de Balbuena.





El primer vuelo de un avión en México: Alberto Braniff lo hizo con un Voisin el día 8 de enero de 1910.

partido por el gobierno y en las esferas oficiales se hacían conjeturas sobre las posibilidades de la aeronáutica y sus aplicaciones. Por órdenes del Presidente de la República, general Porfirio Díaz, tres oficiales del Cuerpo de Ingenieros, los capitanes Martínez, Cervantes y Alducín fueron enviados a Francia en 1909 para realizar estudios sobre aeronáutica.

### El primer vuelo

Alberto Braniff llegó a México en el otoño de 1909 y después de él, a finales de diciembre, llegó el avión. Desde Veracruz el Voisin fue transportado hasta la ciudad de México por ferrocarril. La familia Braniff era propietaria del "Rancho de Balbuena" situado cerca de la estación de San Lázaro, que contaba con unos grandes llanos libres de obstáculos. Este lugar fue seleccionado por Alberto Braniff tanto por sus características como por estar junto a la estación del ferrocarril. Allí mandó construir un hangar para guardar el avión

en cuya puerta con grandes letras se leía su apellido "BRANIFF".

Toda la Ciudad de México recibió con verdadero entusiasmo la presencia del avión. Diariamente se congregaba gran cantidad de gente en los llanos de Balbuena para ver el hangar y presenciar los trabajos de ensamble del avión que realizaban Braniff, su mecánico, el chofer, carpinteros y otros ayudantes. Villasana, los Aldasoro y Lebrija hicieron acto de presencia ante Braniff con quien entablaron gran amistad. El Presidente Díaz proporcionó ayuda al pionero enviando un contingente de soldados de Zapadores que efectuaron los trabajos de nivelación del rudimentario campo de aviación.

En el transcurso de la última semana de diciembre de 1909 y la primera de enero de 1910 realizó varias carreras por tierra para conocer y dominar el avión, pero sin poder despegarlo a causa del poco caballaje del motor. El mecánico hizo ajustes y Braniff preparó diferentes mezclas de gasolina para aumentar la potencia hasta que el día 8 de enero de 1910, al mediodía, el avión, tras una carrera incierta, se separó del



suelo logrando así el primer vuelo mecánico en México.

El diario "El Imparcial" del día 9 de enero de 1910 en su primera página, nos dice, entre otras cosas, lo siguiente:

"Es cierto, sí señores: Don Alberto Braniff vuela ya. Ha dejado tierra donde días atrás se arrastraba impaciente el hermoso Voisin. Allí está esa bien lograda instantánea que el fotógrafo sorprendió ayer. Es testigo de la anhelada realidad el que esto escribe".

Sigue el cronista relatando la hazaña:

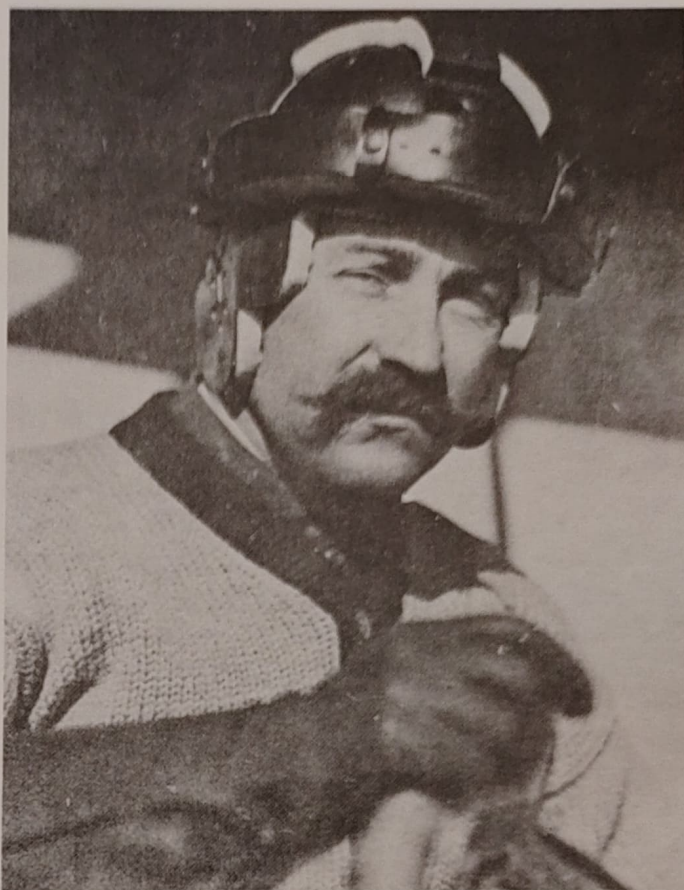
"El 'chauffeur' pone en movimiento el motor que gira las aspas de la hélice con movimiento vertiginoso y atronador; se presiente que el motor ha desarrollado toda su fuerza. Don Alberto sube; abre todo el escape de la gasolina y arranca el aeroplano perdido entre una nube de polvo. No volveremos a saber de él si no segundos después que desaparece la estela de polvo y lo vemos —por fin— irse elevando en el confín de donde salen de sus tiendas los soldados, admirados del pájaro que cruzó por encima, y que a gran velocidad hace un pronunciado viraje y se eleva más y más, y sobrepasa la copa de los árboles más altos; pasa frente al hangar, donde los espectadores entusiasmados, locos verdaderamente, lo aplauden y gritan".

El emocionado cronista termina su reseña diciendo:

"¡Más de veinticinco metros en un primer ensayo y a la altura en que estamos!"

### El aeroplano

El avión que trajo a México don Alberto Braniff era un biplano Voisin que tenía mucha similitud con el "Flyer" de los hermanos Wright. El piloto iba al centro de las alas celulares y llevaba delante los estabilizadores y detrás un motor con una hélice empujadora. El motor era un E.N.V. de 50 caballos. Con un avión igual Henry Voisin voló en 1908 el primer kilómetro en circuito



Alberto Braniff en los controles del avión.

cerrado y con ese motor instalado en un Bleriot el mismo piloto lograría el récord mundial de velocidad con 76.995 k.p.h. el día 28 de agosto de 1909.

Alberto Braniff continuó sus pequeños vuelos ya que la escasa potencia del motor no permitía mayores hazañas, hasta que el día 30 de enero de 1910 tuvo un accidente en el que rompió el avión.

El cronista de "El Imparcial" nos relata así el suceso:

"A volar ayer don Alberto Braniff sufrió un accidente. A unos 40 metros del suelo, aprovechando un fuerte aire de frente, se elevó a gran velocidad quedando el estabilizador de nariz muy alto y la cola muy baja".

El avión cayó a tierra despedazándose pero Braniff salió ileso del percance.

Por aquellos días don Alberto esperaba su segundo avión, un Farman, que ya navegaba camino a Veracruz. Este avión después formó parte de la escuadrilla aérea del Ejército Federal que



organizada por el general Manuel Mondragón estuvo bajo las órdenes de Miguel Lebrija. Braniff fué nombrado Teniente Coronel y continuó con sus experiencias aeronáuticas volando a bordo de globos y en alguno de esos viajes estuvo acompañado por el legendario caballero don Joaquín de la Cantolla y Rico, ya cargado de años y con un ojo de vidrio a causa de un accidente.

Alberto Braniff se retiró pronto de las actividades aéreas y se dedicó a atender sus negocios. Murió en la ciudad de México el día 17 de septiembre de 1966. En 1960, al celebrarse el Cincuentenario de la Aviación Mexicana, fue objeto de un gran homenaje y condecorado.

Don Alberto Braniff fué el primer hombre que voló en México en una máquina más pesada que el aire y le cupo el honor de que su vuelo fuera el primero efectuado en un país Iberoamericano. Dada la situación de la ciudad de México (7,300 pies sobre el nivel del mar) su vuelo fué un impresionante récord de altura ya que sería hasta el día 3 de noviembre de 1910 en que León Morane, sobre Bleriot equipado con motor Gnome de 50 hp., logró ascender a 8,469 en Deauville, Francia.

### Para la historia

Alberto Braniff fué también el primer hombre de habla española en volar. El brasileño de nacimiento y parisino de adopción Alberto Santos Dumont realizó su primer vuelo en avión (antes había volado en dirigible) el día 12 de noviembre de 1906 en el césped de Bagatelle del Bosque de Bolonia de París, a bordo de su aeroplano Modelo 14 Bis. Voló 200 metros, a 6 metros de altura y durante 21 segundos. Fué el primer récord mundial de velocidad en avión certificado por la FAI en el mundo con 41,292 k.p.h. Queremos y debemos hacer hincapié en el hecho de que Alberto Santos Dumont era iberoamericano, pero no de habla hispana.



Alberto Braniff fué el primer hombre de habla española en volar en el mundo. Busto de Braniff en el Aeropuerto de la Ciudad de México.

vez, estudió en Francia en la escuela de Farman en Mourmelon y voló por primera vez el día 5 de Febrero de 1910, cuando Braniff ya había volado en México. Participó en competencias aéreas en Niza, Tours, Lyon, Verona, Budapest y Reims. El día 8 de septiembre de 1910 batió el récord mundial de altura ascendiendo hasta 2,587 metros. El día 23 de septiembre de 1910 participó en el cruce de la Cordillera Alpina a través del macizo del Simplon en competencia con Aurburn, Latham, Prisot, Tadodoli y Weyman. Salieron de Briga, en Francia, y Jorge M. Chávez, a bordo de un Bleriot XI, fué el único que logró cruzar la cordillera pero al aterrizar en Domodossola, Italia, a diez metros del suelo se rompió algo en el avión y se estrelló muriendo pocos días después.

Con respecto al primer vuelo en España o de un español hay que precisar lo siguiente: El primer vuelo de un avión en España se efectuó en el hi-



podrómo de Casa Antúnez en Barcelona el día 11 de febrero de 1910 (también después del vuelo de Braniff) cuando el piloto francés M. Juliem Mamet, contratado por la "Asociación de Locomoción Aérea", tripuló un Bleriot XI y efectuó tres vuelos entre las aclamaciones de la multitud. El propio Mamet voló en el mismo avión el día 23 de mayo en la Ciudad Lineal de Madrid.

Sin embargo, el primer vuelo realizado por un español se efectuó hasta el día 30 de agosto de 1910 en que Benito Loygorri voló en Niza.

Los primeros vuelos realizados en América del Sur tuvieron por escenario la República Argentina. Por primera vez voló allí el italiano Ricardo Ponzelli el día 30 de enero de 1910 con un avión Voisin. (También después del primer

vuelo de Braniff). Aunque el viento destruyó el aparato, éste recorrió 200 metros y alcanzó 10 de altura. El Francés Henry Bregui voló también un Voisin el día 6 de febrero de 1910 en Buenos Aires, logrando mantenerse en el aire durante 16 minutos. El día 17 de abril de 1910, voló el primer argentino, Carlos Goffré.

Después de todos estos datos no cabe la menor duda de que el mexicano Alberto Braniff, quien el día 8 de enero de 1910 tripuló un avión Voisin despegando en los llanos de Balbuena, fué el primer hombre de habla hispana en volar en un avión y que México fué el primer país iberoamericano en el que se efectuó un vuelo tripulando una máquina más pesada que el aire.







# ROLAND GARROS EN MÉXICO

Roland Garros es uno de los personajes más extraordinarios y caballerosos entre los pioneros de la aviación mundial y uno de sus primeros y espectaculares vuelos lo realizó en la Ciudad de México.

Nació en 1888 en Saint Denis, en la colonia francesa de las Islas Reunión. Sus padres lo enviaron a París para realizar estudios superiores en la Facultad de Derecho de la Universidad de La Sorbona, donde se graduó como Bachiller en Leyes. Siempre fué un gran deportista y en 1906 obtuvo el título de Campeón Nacional de Ciclismo Escolar de Francia. Después practicó el automovilismo para finalizar dedicado al vuelo, conquistando varias marcas mundiales y protagonizando importantes acontecimientos de la historia de la aviación.

El éxito obtenido por Alberto Santos Dumont el día 13 de septiembre de 1909 con su Demoiselle miniatura, derivado del "19 Bis", llamó la atención de dos jóvenes que serían famosos en todo el mundo: Edmond Audemars y Roland Garros, quienes por 7,500 francos cada uno compraron sendos aviones

construídos en serie por Clement Bayard. Así comenzaron dos carreras de gloria para la aviación mundial.

## Garros en México

La empresa Moisant International Aviators organizó una gira por nuestro país dando exhibiciones de aviones en vuelo. La escuadrilla Moisant llegó a Monterrey, procedente de Estados Unidos y actuó para los regiomontanos en el Parque Zambrano; posteriormente hicieron exhibiciones en Guadalajara y a mediados de febrero llegaron al Distrito Federal con gran expectación de los capitalinos que apenas acababan de disfrutar de los primeros vuelos de Braniff y Lebrija. Con la colaboración del señor Guillermo de Landa y Escandón, gobernador del Distrito Federal, la escuadrilla de exhibiciones aéreas instaló sus carpas y tribunas en los llanos de Balbunea, junto al hangar de Alberto Braniff, que contaban con áreas despejadas de obstáculos y en donde se habían realizado los primeros vuelos de México.

La escuadrilla estaba integrada por 29





Un Bleriot de la Moisant International Aviators en Balbuena.

dos monoplanos Bleriot y un parasol Demoiselle. Al mando venía Alfred Moissant y como pilotos Edmond Audemars, René Simón, René Barrier, Jonh Fristbie y Roland Garros.

La atracción que causó la presencia de la flotilla fué enorme y los llanos de Balbuena se colmaban todos los días de curiosos que desde el 26 de febrero hasta el 4 de marzo de 1911 diariamente asistían a presenciar los trabajos de ensamble, revisión y ajuste de motores, además de las exhibiciones de vuelo.

El día 27 de febrero estuvieron en las tribunas de Balbuena el Presidente de la República, don Porfirio Díaz y varios miembros de su gabinete, entre ellos el Ministro de Guerra y Marina, general Manuel González Cossío y el ministro de Hacienda don José Yves Limantour.

El Presidente Díaz, hombre de grandes dotes naturales para el arte de la guerra, quedó impresionado por los vuelos e intuyó que los aviones podrían tener importantes aplicaciones castrenses por lo que mandó a los jefes del Ejército Mexicano que se pusieran en contacto con los pilotos para realizar una prueba real de la aplicación militar del avión.

Roland Garros, además de los vuelos de exhibiciones en Balbuena, voló desde el campo hasta el Castillo de Chapultepec cruzando toda la Ciudad en doble sentido y en otra ocasión llegó hasta el Tepeyac, ascendiendo a más de 1,500 pies sobre el terreno.

Probablemente por ello fué el elegido para protagonizar un vuelo experimental que consistiría en localizar una batería de artillería sobre la que dejaría caer unas bolsas de harina y los artilleros responderían con cuatro cañonazos de salva como señal de que habían sido descubiertos desde el aire.

El capital Felipe H. García, exdirector del Museo del Aire de la Fuerza Aérea Mexicana y escritor de temas aeronáuticos, relata así el suceso:

“Fueron de mucho lucimiento los vuelos de la escuadrilla (Moissant) y el general Porfirio Díaz, por entonces Presidente de la República, asistió a ellos quedando impresionado de las maniobras ejecutadas, por lo que hizo arreglos para llevar a cabo una demostración del avión como observador en la que el piloto, en esta ocasión Roland Garros, debería descubrir una batería de artillería que estaría situada



en el Cerro de la Estrella. Si el piloto la descubría, arrojaría una bolsa de papel llenas de harina y la batería dispararía cañonazos de salva. La prueba fué todo un éxito pues a los 35 minutos del despegue se escucharon en Balbuena los cuatro cañonazos que indicaban que había sido descubierta la batería. . .”

El historiador Rene Petit, en su Historia Mundial de la Aviación, nos refiere que Roland Garros, sobre el hecho mencionado, había escrito en sus memorias lo siguiente:

“En México nuestro director tuvo la idea de un intermedio militar. Se había convenido con las autoridades locales que nosotros nos dejaríamos bombardear por una batería de artillería y que contestaríamos con otros proyectiles que no serían otra cosa que naranjas, que varias compañías rodearían los alrededores del campo y que luego daríamos cuenta de nuestras operaciones a los jefes del ejército”.

“Todo se hizo como estaba previsto y el número obtuvo un éxito considerable. Los artilleros dispararon, claro está, proyectiles sin bala, pero nuestras naranjas cuando daban en el blanco, no siempre eran agradables de recibir. . .”

En realidad la descripción del capitán Felipe H. García y la atribuida por Rene Petit a Roland Garros, no difieren en nada esencial, excepto si fueron naranjas o bolsas de harina lo que se arrojó desde el avión; pero, fueran naranjas o harina, lo importante es que el 27 de febrero de 1911 se efectuó aquí en México una exhibición aérea de aplicaciones militares.

Después de los disparos de la artillería Roland Garros, orientándose por la dirección de donde provenían los cañonazos, se hizo al aire y enfiló hacia el sur, dió varias vueltas sobre el Cerro de la Estrella hasta descubrir la artillería y dejó caer sobre los artilleros la señal convenida. Inmediatamente los militares situados en Balbuena oyeron los cuatro cañonazos que indicaban que el avión había descubierto la batería.



El Presidente de la República, don Porfirio Díaz, acompañado de su familia presencia las exhibiciones aéreas.

Los militares mexicanos quedaron realmente impresionados de las posibilidades de la aviación como “ojos del ejército”, pero cualquier proyecto que tuviera el presidente Díaz al respecto para crear una aviación militar, que hubiera sido de las primeras en el mundo, quedó truncado por el triunfo de la Revolución y el exilio del general.

### Las competencias aéreas

El día 28 de mayo de 1911 tuvo lugar la salida para la carrera París-Turín-Roma. Triunfó el francés Jean Beaumont quien llegó a Roma el día 31 de mayo después de recorrer 1,465 kilómetros en 21 horas y 10 minutos, con un avión Bleriot y haciendo múltiples escalas intermedias. Roland Garros quedó en segundo lugar, también con un Bleriot.

El día 18 de junio de 1911, en Vincennes, se inició el Primer Circuito Europeo (Vicennes, Reims, Lieja, Spa, Venloo, Utrech, Breda, Bruselas, Roubaix, Dunquerque, Calais, Dover, Brighton, Londres, Brighton, Dover, Calais, Amiens, Vincennes) con un total de once etapas y un recorrido de 1,710 kilómetros. La suma de los premios ofrecidos por diversas instituciones oficiales y privadas ascendió a un millón y medio de francos. Los pilo-





Roland Garros volando con un Bleriot XI en Balbuena.

tos y aviones inscritos fueron, ¡nada menos!, que 68 entre los que se encontraban los ya famosos Vedrines, Beaumont, Tabuteau, Lamartine, Train, Roland Garros, etc. Tomaron la salida solamente 40 aviones y en la primera etapa únicamente quedaban en condiciones de volar 18. Ganó nuevamente Beaumont, seguido también esta vez por Roland Garros, ambos sobre aviones Bleriot.

Roland Garros fué tres veces titular del record mundial de altura certificado por la FAI. La primera en el año de 1911 cuando el día 4 de octubre en Saint Malo, en el Sur de Francia, logró ascender a una altura de 3,910 metros sobre el nivel del mar a bordo de un Bleriot con motor Gnome de 50 hp. La segunda en el año 1912 al lograr 4,900 metros en Hougate sobre un Bleriot con motor Gnome 80 hp. La tercera en el mismo año volando en Túnez hasta 5,610 metros.

El día 11 de marzo de 1913, durante la exhibición aérea de Buc, Francia, Ro-

land Garros y Edmond Audmars, en plan de broma, protagonizaron un enfrentamiento entre dos aviones al estilo de lo que después, en la guerra de verdad, se llamaría "pelea de perros".

### El cruce del Mediterráneo

El día 22 de septiembre de 1913 despegó de la ciudad costera del Sur de Francia, Saint-Raphael, un Morane Saulnier equipado con un motor Gnome de 60 hp. y enfiló hacia el mar con destino al Continente Africano. En los mandos del avión iba un joven de poblados bigotes y sumamente serio: Roland Garros.

Volando sobre Córcega se produjo una falla en el motor y el piloto dudó entre aterrizar o continuar el viaje. Prosiguió el vuelo pues tenía buena altura y había oportunidad de aterrizar en la Isla de Cerdeña sobre la que volaría durante una hora. Finalmente, con vientos de frente, poco combustible y el motor fallando, Roland Garros ya no



tendría alternativa y decidió continuar la incierta aventura.

Felizmente llegó a Bizerta, Túnez, después de 7 horas y 53 minutos de vuelo para cubrir 729 kilómetros, quedándole en los depósitos de gasolina solamente ¡cinco litros!...

### El técnico

El intuitivo y valiente piloto fué, además, un gran técnico. Después de un lamentable accidente debido a que un piloto había realizado una maniobra incorrecta, los extremos de las alas tomaron en un mismo momento incidencias contrarias con la consiguiente pérdida de velocidad, falta de respuesta en los controles y cabeceo del avión hasta llegar a una posición vertical para descender a tierra girando alrededor de su eje, atornillándose materialmente en el aire.

El piloto, que logró sobrevivir al accidente, pudo describir ampliamente todo el proceso del fenómeno que aterrizaba a los pilotos y que ya, desde entonces, llamaban "entrada en barrena". Roland Garros estudió detenidamente todos los informes del piloto ileso y llegó a la conclusión, al menos en teoría, de que el problema tenía solución provocando la barrena: para entrar en barrera, bloquear mandos y provocar pérdida de velocidad; para salir de la barrena y volver a tener control sobre los mandos, acelerar y empujar a fondo el timón. ¡Seguro!, decía Garros, faltaba demostrar prácticamente esta teoría y él lo hizo muchas veces ante sus amigos pilotos logrando quitarles el miedo a la entrada en barrena que dejó de ser un motivo de pánico para transformarse en una maniobra acrobática.

Este legendario piloto fue, ante todo, un deportista en la más amplia extensión de la palabra. Para él la rivalidad era un estimulante punto de apoyo y de ninguna manera un motivo de separación o celos. Por eso, cuando el piloto francés Marcel D. des Moulinais regresaba a París después de un histórico



Roland Garros (a la derecha) a su llegada a Túnez después de haber cruzado el Mediterráneo.

vuelo de 5,000 kilómetros por numerosos países europeos, convenció a otros amigos pilotos (Audemars, Gilbert y Morane) para salir a recibirlo en el aire y darle escolta hasta el aterrizaje. Esto ocurrió el 12 de Abril de 1913 siendo probablemente el primer vuelo de cinco en formación.

### Garros se va a la guerra

Ha llegado el momento de defender a la patria invadida y Roland Garros, como tantos otros pilotos de su época, tuvo que dejar los deportes y transformar



Roland Garros compitió con un hidroavión en el Rallye Aéreo de Montecarlo en abril de 1914.





Roland Garros en un Morane-Saulnier en sus inicios como piloto de caza.

sus alas en elementos de destrucción y muerte.

A quien en el aire solamente ha tenido amigos y camaradas la patria le exige abatir aviones, destruir alas, segar vidas. . . Cuando escribió a su hermano hablándole de su primer avión derribado, le comentaba: "Fue horrible y llevo varios días sin ganas de nada. Es algo demasiado trágico. . ."

Sin embargo le corresponderá un record del que se sentirá menos satisfecho que de sus hazañas deportivas: es el protagonista de la primera auténtica victoria de un piloto de caza.

Al principio de la guerra (1914-1918) los aviones que llegaban a enfrentarse entre sí se atacaban al disparar los observadores sus fusiles sobre el piloto contrario. En ambos bandos hubo esfuerzos para buscar algo más efectivo y la solución resultó ser bien sencilla.

En febrero de 1915 Garros colocó un fusil ametrallador automático sobre el motor de su aeroplano Morane Saul-

nier Monocoque. Con el objeto de desviar las balas que forzosamente tendrían que pegar en las palas de la hélice, la parte posterior, a la altura de la ráfaga, estaba cubierta con unas placas triangulares de acero. Este sistema era un suicidio en potencia, según los jefes militares, pero Garros derribó a cinco estupefactos aviadores enemigos atacándolos de frente, solamente en el transcurso de 16 días y volando solo. Esta audacia hizo de Roland Garros el primer "campeón" de Francia.

Pero el día 19 de abril de 1915 el legendario piloto tuvo una falla en el motor que le imposibilitó el regreso a sus líneas y se vió obligado a hacer un aterrizaje forzado en campo enemigo. Al no poder incendiar su avión éste cayó en poder de los alemanes y de inmediato sus técnicos analizaron el ingenio que sirvió de inspiración a Fokker, quien en dos días tuvo listo un invento que resultó un gran éxito: colocó una ametralladora Parabellum sobre el mo-



tor de un Fokker Eindecker, monoplano que fué probado por el "as" alemán Oswald Boelcke. Los disparos de la ametralladora iban sincronizados con el paso de la hélice mediante un dispositivo colocado en el motor, similar a un árbol de levas.

### Alas eternas

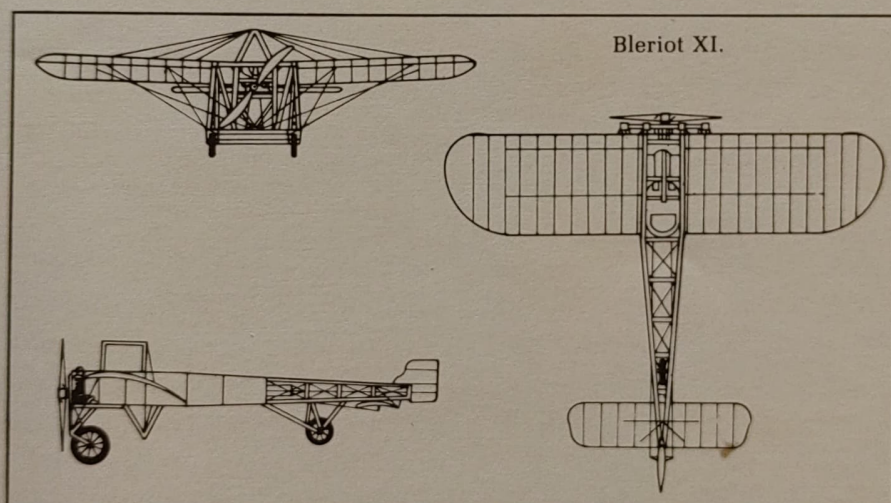
El carácter indomable de Garros, forjado en la victoria sobre las adversidades, no le permitió aceptar el cautiverio con resignación a pesar del magnífico trato que recibió gracias a las gestiones de los pilotos adversarios. Disfrazado de oficial alemán escapó de prisión.

No había jaulas que pudieran atrapar para siempre las alas de Garros, quien esperó tres años, ¡tres años!, para esca-

par después de varios intentos fallidos.

Sus jefes le propusieron quedarse en retaguardia en cualquier puesto, pues la aviación, le dijeron, había cambiado mucho en sus tres años de ausencia. Pero Roland Garros nació pra vivir en el aire y, tras un intenso entrenamiento de un mes en un Spaad (que volaba a 220 kph. contra los 120 de su antiguo Morane) hizo un regreso impresionante a la aviación de caza logrando tres victorias en tres combates.

A punto de conseguir la cuarta victoria después de su regreso al aire y cuando apenas faltaban once días para que terminara la guerra, una ráfaga de ametralladora enemiga, a quemarropa, segó para siempre las alas de Roland Garros que, a cambio, recibió otras inmortales, las eternas.









# MADERO: PRIMER JEFE DE ESTADO EN VOLAR EN AVION

El presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos don Francisco Indalecio Madero fué el primer jefe de estado en el ejercicio de su cargo que voló a bordo de un avión.

En efecto, con un vuelo de poco más de diez minutos de duración a bordo de un monoplano Deperdussin tripulado por el piloto francés Geo Dyot y efectuado en los llanos de Balbuena el día 30 de noviembre de 1911, el Presidente Madero fué protagonista de un hecho trascendental no sólo en la historia de la aviación mexicana sino en los anales de la aeronáutica mundial.

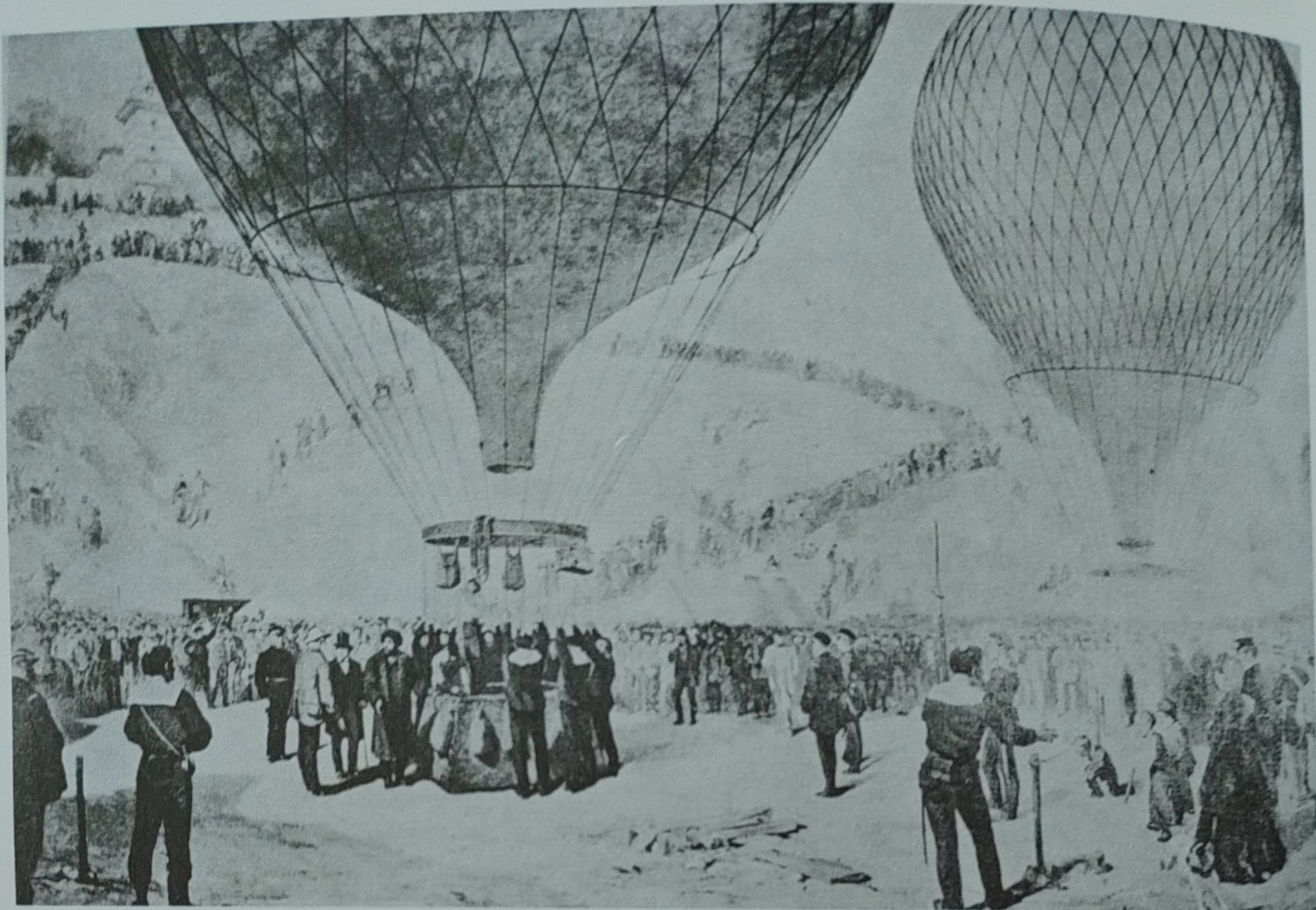
El mencionado vuelo tuvo lugar durante las exhibiciones realizadas en la Ciudad de México por la Moisant International Aviators y, teniendo en cuenta los importantes factores de tiempo y circunstancias, no cabe la menor duda de que puede considerarse como un verdadero acontecimiento relevante en la aviación mundial.

## La época del globo

El más añejo antecedente se remonta a 1783. Resulta que los hermanos Mont-

golfier habían alcanzado tanto éxito haciendo volar sus aeróstatos, especialmente durante una demostración efectuada en la capital de Francia ante los miembros de la Academia de Ciencias, que fueron invitados a efectuar una demostración nada menos que en los jardines del Palacio de Versalles, residencia de los reyes de Francia. Etienne Montgolfier construyó un nuevo globo para la exhibición ante los soberanos Luis XVI y María Antonieta al que ató una jaula para meter en ella a un carnero, un gallo y un gato. El día 19 de septiembre de 1783 el globo y sus pasajeros realizaron un espectacular vuelo de ocho minutos después del cual aterrizaron sin mayor novedad a unos dos kilómetros del lugar de su elevación. Luis XVI quedó tan impresionado que otorgó a los hermanos Montgolfier la orden de San Miguel y mandó acuñar una moneda con la siguiente inscripción: "Pour avoir rendu l'air navigable". Cabe mencionar que hasta entonces aún no habían volado personas en globos, ya que el primero en hacerlo fué el legendario Pilatre de Rozier el 21 de noviembre del mismo año también en un Montgolfier.





Pintura que representa la evacuación de París por Gambetta en 1870.

Francia fué también el escenario de un nuevo y gran acontecimiento aeronáutico. El día 2 de septiembre de 1870, tras el desastre de Sedán en que Napoleón III fue derrotado y hecho prisionero por los prusianos, el Cuerpo Legislativo en París creó un gobierno de Defensa Nacional al frente del cual colocaron a León Gambetta quien organizó la defensa de la capital de Francia contra el incontenible embate de los germanos. París no podía resistir el sitio y el día 7 de octubre Gambetta abandonó la ciudad a bordo de un globo para instalar el gobierno en Tours. Este fué el primer viaje aéreo realizado por un jefe de estado.

### **Diversos contactos**

Después de una larga estancia en Francia a principios de 1909 el norteamericano Wilbur Wright se instaló en el campo de Pont-Long en Pau, en donde enseñó a volar al conde Charles de

Lambert, a Paul Tissandier y al capitán Paul Ciraville. El entonces rey de España, don Alfonso XIII, en viaje por Francia, pasó a Pau y visitó el campo en donde Wilbur le mostró el avión Wright en el que el rey se acomodó e hizo funcionar los controles mientras que el pionero norteamericano le dió toda clase de explicaciones pero, definitivamente, no voló. Sin embargo, sí lo haría en 1913 a bordo del dirigible "España" construido por el ingeniero e inventor Leonardo Torres Quevedo, pero esto ocurrió ya después del vuelo del Presidente Madero.

Durante los días 22 al 29 de agosto de 1909 se efectuó en el campo de Betheny junto a Reims la primera "Gran Semana" ó "meeting" de los muchos que después se efectuarían por diversas ciudades de todo el mundo. Con tal motivo se reunieron en la ciudad francesa gran cantidad de aviones, fabricantes, pilotos y personalidades que se impresionaron con los grandes avances



mostrados por la aviación en tan pocos años desde que en 1903 se efectuó el primer vuelo en avión controlado por el hombre. Participaron en la "Gran Semana" los franceses Esnault Pelterie, Henry Farman, los hermanos Voisin, Paulham, Latham, Delagrange, Lefevre y Bleriot, el brasileño de París Alberto Santos Dumont y el norteamericano Glenn Curtiss. Este acontecimiento mundial fué inaugurado por el Presidente de la República Francesa Clement Fallieres quien inspeccionó los aviones y cambió impresiones con fabricantes y pilotos pero no voló. Cabe señalar que, si bien es cierto que en aquella época los aviones eran particularmente inseguros, en la famosa "Semana" no hubo ningún accidente que lamentar.

El día 25 de septiembre del mismo año es nuevamente el Presidente Fallieres quien inauguró la Exposición Internacional Aérea efectuada en el "Grand Palais" de París, antecedente de la actual Exposición Internacional de Aeronáutica y del Espacio, a la que



El Rey de España, don Alfonso XIII, con Wilbur Wright en Francia.

aún hay quienes le siguen llamando "Salón de París".

Ya en el año de 1910, sin que haya podido precisar las fechas exactas, el fabricante y piloto francés León Moranne, realizó un viaje por diversos países de Europa y en San Petersburgo presenciaron sus vuelos la familia real



Don Francisco I. Madero, Presidente de la República, llega a Balbuena el día 30 de noviembre de 1911.





El Presidente Madero a bordo del Deperdussin en que voló con George Dyot.

encabezada por el Zar Nicolás II, pero solamente se atrevió a participar en un vuelo su primo el Gran Duque Sergio.

En el mismo año de 1910 el príncipe Enrique de Prusia aprendió a volar y compró su propio avión.

Los norteamericanos famosos entonces, Orville Wright, Glenn Curtiss, Glen Martin y otros, dieron exhibiciones por diversas ciudades en los Estados Unidos contribuyendo así a popularizar la aviación. Durante una de estas demostraciones efectuada en San Luis, Missouri, el día 11 de Octubre de 1910 el señor Theodore Roosevelt huyó de sus ayudantes y se subió a un avión que iba a realizar un vuelo causándole problemas a su piloto Arch Hozsey, quien tuvo que llamarle severamente la atención para que dejara de saludar con ambas manos a la multitud que le aplaudía y se sujetara adecuadamente. Para los norteamericanos este fue el primer presidente en volar según lo hacen constar en la obra "Fifty Years of Powered Flight. 1903-1953", editada por el Comité Nacional para la celebración del 50 aniversario del vuelo de los hermanos Wright. En su elaboración

participó, entre otras instituciones, la División de Historia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF). No sabemos, pues la obra no lo aclara, si se refiere al primer presidente de los Estados Unidos únicamente, o al primer presidente, sin más. De todas formas, el señor Roosevelt en ese entonces era expresidente ya que sus dos etapas presidenciales comprendieron de 1901 (en que como vicepresidente se hizo cargo del gobierno al ser asesinado el presidente McKinley) a 1905 en que ya fue nominado por elección para el período de 1905-1909 en que le sucedió Taft (de 1909 a 1913).

### ¿Qué pasaba en México?

La situación política en la República Mexicana estaba en plena efervescencia. El día 20 de noviembre de 1910 se promulgó el "Plan de San Luis" exigiendo el sufragio efectivo y la no reelección ante la posibilidad de que por enésima vez el general Porfirio Díaz resultara nuevamente Presidente de la República. Don Francisco I. Madero encabezó la revolución popular que





El piloto francés George Dyot que tripuló el avión en el que voló el Presidente Madero.

acabaría con la dictadura porfiriana. Mientras en diferentes estados de la República se vivían dramáticos momentos por los enfrentamientos armados entre revolucionarios y tropas federales, a finales de enero de 1911 llegó a la Ciudad de México la flotilla de exhibiciones aéreas llamada Moisant International Aviators al frente de la cual venía Alfredo Moisant. La flotilla estaba compuesta por dos aviones Bleriot y dos aviones Demoiselle y como tripulantes llegaron los famosos pilotos Edmond Audemars, Roland Garros, Rene Simón, John Frisbie y Rene Barrier. Ya habían volado en la capital del país Alberto Braniff, Miguel Lebrija, Martín Mendía y Powerevsky, causando la admiración de los capitalinos. A la llegada de los aviadores extranjeros la ciudad entera se volcó materialmente en los llanos de Balbuena y el propio presidente Díaz asistió a las exhibiciones acompañado de

su familia y de funcionarios del Gobierno.

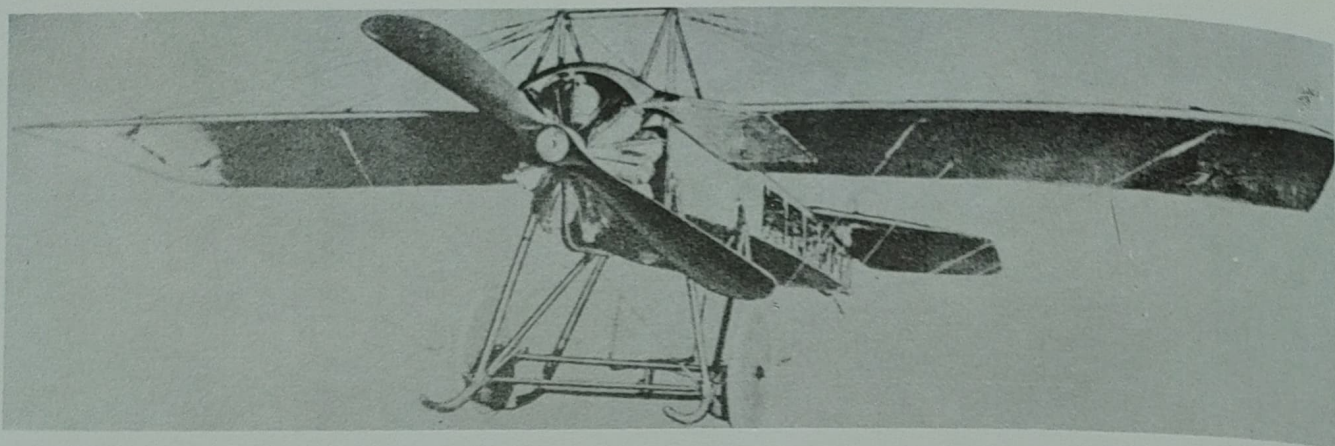
Las circunstancias siguieron su marcha y el día 25 de mayo de 1911 don Porfirio Díaz renunció a la presidencia de la República ante la presión mayoritaria del país y se exilió en Europa. El día 26 se hizo cargo de la presidencia, con carácter provisional, don Francisco León de la Barra.

Después de su campaña y de las correspondientes elecciones, don Francisco I. Madero, líder de la revolución popular, asumió la Primera Magistratura de la Nación el día 6 de noviembre de 1911 en calidad de Presidente Constitucional.

### **Madero y la aviación**

Por muchas razones le corresponde a don Francisco I. Madero un lugar de honor en la aviación mexicana. Inde-





Avión Deperdussin como el empleado por el Presidente Madero en su vuelo.

pendientemente de su calidad y carisma de líder popular y al margen de sus ejemplares virtudes cívicas, la aviación mexicana tiene con Madero una deuda de honor por su directa y trascendental participación en el encauzamiento de nuestro destino aeronáutico.

A finales de noviembre de 1911 llegó a México nuevamente la Moisant International Aviators integrada ahora por tres aviones Deperdussin y dos Bleriot. Como pilotos hicieron acto de presencia Charles K. Hamilton, André Houpert y George Dyot. Pero, una sorpresa sumamente importante. ¡Con ellos llegaron también dos mujeres aviadoras!. Son las norteamericanas Harriet Quimby y Matilde Moisant. El pueblo de nuevo invadió Balbuena para presenciar las exhibiciones. Hay autores que hablan hasta de trenes especiales para llegar a la capital del país a presenciar esta segunda actuación de la flotilla de Moisant.

El día 30 de noviembre, acompañado de sus familiares y algunos miembros del gabinete, el Presidente Francisco I. Madero llegó a las tribunas de Balbuena para compartir con el pueblo el júbilo que significó la presencia de aviones, aviadores y aviadoras. A invitación del piloto Francés Geo Dyot, don Francisco I. Madero se subió en un Deperdussin y, tras la consiguiente polvareda, el avión, el piloto y el ilustre pasajero, surcaron el cielo de Anáhuac para realizar un vuelo histórico. Entre el aplauso y admiración de la multitud el

avión dió una vuelta sobre el campo y después de poco más de 10 minutos de vuelo aterrizó felizmente. Por primera vez en el mundo un jefe de estado en el ejercicio de su cargo había volado en un avión.

### Los cinco primeros

Por ese entonces ya el señor Madero había recibido la recomendación del gobernador de Coahuila, don Venustiano Carranza, para que sus sobrinos Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña fueran a estudiar aviación a los Estados Unidos becados por el gobierno mexicano a quien posteriormente habrían de prestar valiosos servicios. Por distinto conducto, pero fecha similar, hicieron igual solicitud los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez y Horacio Ruiz Gaviño.

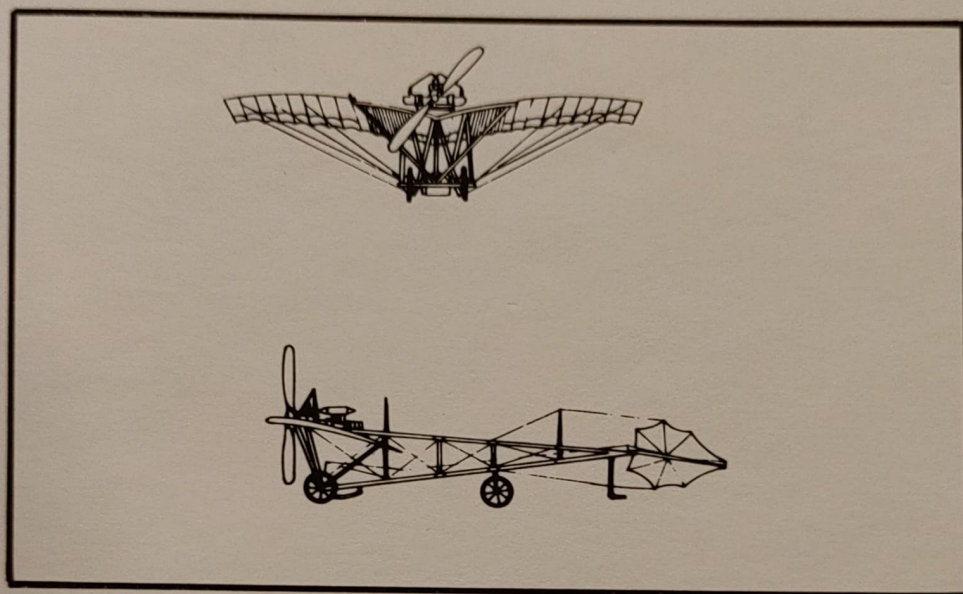
Conocedor directo de las grandes posibilidades de la aviación, el Presidente Madero no dudó en mandar a estos cinco mexicanos a la Moisant International School, instalada en Garden City, Long Island, Nueva York, Estados Unidos, para que allí pudieran estudiar aviación y le fueran útiles al país en esa nueva actividad cuyo futuro se antojaba impresionante. El convenio con la Moisant comprendía también la opción de compra de cinco aviones que posteriormente a la graduación de los cinco alumnos habrían de llegar a México. Las cosas no sucederían completamente como se habían planeado, pero Al-



berto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Horacio Ruiz Gaviño, Juan Pablo Aldasoro y Eduardo Aldasoro, andando el tiempo serían los fundadores de la Fuerza Aérea Mexicana, de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas y de la Escuela Militar de Aviación. En estas instituciones fueron trabajadores, maestros y jefes pero, por

sobre todas las cosas, fueron los forjadores de la aviación y de la industria aeronáutica mexicana.

El destino, que había guardado para don Francisco I. Madero un lugar de honor en la Historia de México lo eligió también para que fuera protagonista directo de trascendentales acontecimientos aeronáuticos.









# TOPOLOBAMPO: PRIMER COMBATE AERONAVAL DEL MUNDO

El día 14 de abril de 1914 el capitán de artillería y piloto aviador Gustavo Salinas Camiña y el mecánico naval Teodoro Madariaga, desde un biplano G.L. Martin Pusher bombardearon el buque de guerra Guerrero obligándolo a defenderse y a abandonar su posición de batalla frente al cañonero Tampico en lo que legítimamente puede considerarse, desde el punto de vista histórico, como el primer combate aeronaval del mundo.

## Consideraciones preliminares

En la historia de la aviación mundial suele ocurrir con cierta frecuencia que determinados acontecimientos resulten conflictivos debido a reclamaciones que algunos países hacen sobre si ésta o aquélla hazaña ha ocurrido "por primera vez en el mundo".

Respecto a ciertos hechos bélicos también son varios los países y escritores que reclaman para sus pioneros tal o cual acción como el primer combate aéreo, el primer enfrentamiento en el aire, el primer bombardeo, etc.

Dentro de la aviación, la guerra en el

aire, a pesar de lo que de negativa tiene toda acción bélica, no deja de ser interesante y hasta apasionante, el estudiar algunos sucesos ocurridos por primera vez en el mundo tanto porque de la aviación militar nacieron numerosos de los adelantos aeronáuticos más importantes, como por el hecho de que casi todas las primeras actividades de la aviación —deportiva, militar o civil— tuvieron una aureola de romanticismo.

México es uno de los países que legítimamente reclama que determinados acontecimientos aeronáuticos —civiles unos, de armas otros— han sido realizados en nuestro país "por primera vez en el mundo".

Los orígenes de la aviación tienen, en todo el orbe, una gran similitud especialmente por su carácter eminentemente deportivo que, de inmediato, al percatarse los gobiernos y los estados mayores de los ejércitos de su alcance y posibilidades, se transformó en casi exclusivamente militar, para después separarse las diversas expresiones y cada una por su lado progresar hasta llegar a la imponente realidad de hoy.

Las primeras actividades militares tu-



vieron como objetivo emplear a la aviación como "ojos del ejército" en continuación, hasta cierto punto lógica, de lo que había ocurrido con los globos anteriormente haciendo prácticas las palabras del general Duque de Wellington cuando dijo: "el jefe que conozca lo que ocurre al otro lado de la colina ganará la batalla".

Hablando de aviación militar en aquellos primeros años del siglo, el general Ferdinand Foch, director de la Escuela de Guerra de Francia y posteriormente comandante de los ejércitos aliados durante la Primera Guerra Mundial, diría: "¡todo esto es deporte!"

### Primeras acciones bélicas

Pero el mundo estaba enfrascado en una serie de guerras que ofrecían grandes oportunidades para que el deporte aéreo dejara de serlo y se transformara, cada vez más activamente, en un medio de combate.

Durante la Guerra de Tripolitania, entre Italia y Turquía por las posesiones de Libia y del Dodecaneso (1911-1912), se registraron las primeras aplicaciones prácticas del avión como arma de guerra. Un cuerpo aéreo integrado por pilotos, dos aviones Bleriot XI, tres Nieuport, dos biplanos Farman y dos Taube, al mando del capitán Carlo Piazza fueron trasladados en tres barcos de transporte hacia Trípoli.

El día 22 de octubre de 1911 el propio Piazza, a bordo de un Bleriot XI, realizó una misión de observación sobre las líneas turcas. Al día siguiente el Bleriot de Piazza tuvo un camarada en el aire pues el capitán Ricardo Moizo lo acompañó en un Nieuport también en vuelo de reconocimiento. Siguieron otros vuelos similares y, claro, lo que tenía que suceder: el día 25 tres balas de fusil de los turcos atravesaron las alas del avión del capitán Moizo.

Los italianos se tomaron seriamente su papel de adelantados en este nada

grato deporte de la guerra aérea y el día 28 de Octubre el capitán Piazza dirigió el fuego artillero de su ejército desde un Bleriot. El día 1 de noviembre, también de 1911, el teniente Giulio Gavotti lanzó cuatro bombas Cipelli de 2 kilogramos cada una sobre un campamento turco, volando su Taube a más de 800 metros de altura para no recibir los impactos de la fusilería enemiga. Pero los turcos se aprendieron bien la lección y el día 15 de diciembre emplearon la artillería para atacar al teniente de navío Roberti quien realizaba un vuelo de reconocimiento.

Ya en 1912, el día 15 de enero, los italianos se apuntaron un nuevo tanto en algo que puede considerarse como la primera aplicación de la aviación en la guerra psicológica, al lanzar desde el aire octavillas con propaganda coránica dirigida a los habitantes de Bengasi para que se sacudieran la dominación turca.

El 31 de enero fué herido el capitán Carlo Montú. El 24 de febrero el capitán Piazza desde el aire tomó fotografías de los atrincheramientos enemigos. El día 11 de junio el capitán Alberto Marengo efectuó un bombardeo nocturno y el día 10 de septiembre el capitán Moizo, que llegaría a general, fué apresado al tener una falla de motor y verse obligado a tomar tierra en territorio enemigo.

La guerra aérea era algo muy incipiente pero la utilización del avión en misiones militares iba cobrando seriedad. El mayor Giulio Douhet, famoso en todo el mundo por sus teorías sobre las aplicaciones militares de la aviación, diría: "Desde lo alto se ve muy bien y se ataca muy bien. Para aprovechar al máximo estas ventajas es necesario el dominio del espacio aéreo".

Las actividades de la aviación militar habían comenzado y no pararían. En el transcurso de la Primera Guerra Balcánica (1912-1913) en la que Serbia, Montenegro, Grecia y Bulgaria se unieron contra Turquía, el teniente Radal Milkov, del ejército búlgaro, bombardeó a





Los italianos en Tripolitania en 1911 emplearon aviones en misiones militares

las tropas turcas en Adrianópolis desde un avión sin hacer mayor daño.

Durante la segunda Guerra Balcánica (1913) en la que entonces Bulgaria se tuvo que defender de una coalición entre Grecia, Servia y Montenegro, los búlgaros emplearon nuevamente los aviones al servicio de su ejército.

Al iniciarse la Guerra del Rif el alto mando español autorizó el envío, con carácter experimental, de aviones en apoyo del ejército que combatía en Africa. El día 13 de octubre de 1913 llegaron a Sania Ramel, llanos cercanos a Tetuán, cuatro aviones Farman, cuatro Lohner y cuatro Nieuport, al mando del capitán Alfredo Kindelán, quien después sería jefe de la fuerza aérea nacionalista durante la Guerra Civil Española.

El primer vuelo de observación se efectuó el día 3 de noviembre en que volaron tres aviones tripulados por el capitán Kindelán y los tenientes Olivé y Alonso. El día 5 hicieron el primer bombardeo sobre posiciones enemigas utilizando bombas de mortero que tiraban por la borda. Luego perfeccionaron la técnica y pusieron en el avión un tubo que atravesaba el piso y cuando el objetivo quedaba en el campo visual dejaban caer la bomba.

El día 9 de noviembre el teniente pilo-

to Julio Ríos y el capitán observador Manuel Barreiro resultaron heridos por balas de fusil, pudiendo regresar a su base y salvar al avión.

El día 27 de julio de 1914 el Imperio Austro-Húngaro declaró la guerra a Servia iniciándose una terrible conflagración que se llamaría Primera Guerra Mundial en la que la aviación, como arma bélica, cobraría notable preponderancia.

Mas, entre los hechos de armas relacionados anteriormente y el inicio de la Guerra Mundial, en nuestro país ocurrieron una serie de acontecimientos de suma importancia si bien ha sido necesario extenderse en estos antecedentes porque es muy necesario fijar con todo rigor histórico las fechas, lugares y hechos que en definitiva permitirán calificar a un acontecimiento como "premier mundial".

### La armada mexicana

En el año de 1913 la fuerza naval mexicana estaba integrada así:

En el Golfo, se encontraban de base los cañoneros Zaragoza, Bravo y Veracruz, el transporte artillado Progreso y el buque-escuela Yucatán.

En el Pacífico, la escuadra la componían los cañoneros Tampico y



Morelos, el transporte artillado Guerrero y los pontones Oaxaca y Demócrata.

El Tampico había sido construido en los astilleros Elizabeth de Estados Unidos. El casco era de acero/níquel, desplazaba 600 toneladas, tenía dos calderas Babcock & Wilcox y una velocidad de 10 millas. Sus medidas eran las siguientes: 41 metros de eslora, 6.7 metros de manga y 4.65 metros de puntal. El armamento lo formaban dos cañones Bethlen de 4", seis piezas de tiro rápido de 57 mm y un tubo lanzatorpedos que nunca fue usado. El Tampico y su gemelo el Veracruz salieron de Nueva York en mayo de 1904 al mando del capitán de navío Manuel Azueta. En 1906 el Tampico fue trasladado de Veracruz al Pacífico, haciendo el viaje circunvalando Sudamérica por el cabo de Hornos llegando a Guaymas al mando del capitán José Servín.

El Morelos fue construido en los astilleros Odero de Génova, Italia. Tenía casco de acero con espolón, dos máquinas de vapor de 3,000 hp. cada una y dos chimeneas, un desplazamiento de 1,500 toneladas y una velocidad de 10 millas. Sus medidas: 73 metros de eslora, 10 metros de manga y 5 metros de puntal. El armamento lo integraban dos cañones Cannet de 100 mm. y seis cañones Schneider de 57 mm. Entró en servicio en 1907. El Morelos, gemelo del Bravo, fue enviado al Pacífico en 1912, haciendo también el viaje de Veracruz a Salina Cruz por el cabo de Hornos, al mando del capitán de fragata Saturnino Ortega y Medina.

El transporte militar Guerrero fue construido en los astilleros Barrow de Liverpool, Gran Bretaña, desde donde navegó al Pacífico con escalas en Islas Canarias, Pernambuco, Buenos Aires, Punta Arenas, Talcahuano y Callao para llegar a la base de Salina Cruz en noviembre de 1905, al mando del capitán de navío Manuel Azueta. Tenía dos calderas y estaba armado con seis cañones Cannet de 100 mm.

El Demócrata y Oaxaca eran dos pontones, es decir, barcos auxiliares aptos

para almacén, transporte de tropas, implementos, etc.

## Tampico contra Guerrero

Al tomar fuerza la insurgencia constitucionalista contra el usurpador Victoriano Huerta toda la escuadra del Pacífico fue enviada por el mando federal al Noroeste para proteger las guarniciones de las ciudades costeras amenazadas por las tropas al mando del coronel Alvaro Obregón. Así podían ser abastecidas de armamento y víveres sin mayor riesgo ya que los constitucionalistas no tenían barcos. Integraban esta fuerza naval los cañoneros Tampico y Morelos, el transporte militar Guerrero y los pontones Oaxaca y Demócrata, todos al mando del capitán de navío Ignacio Torres que enarbolaba su insignia en el Guerrero.

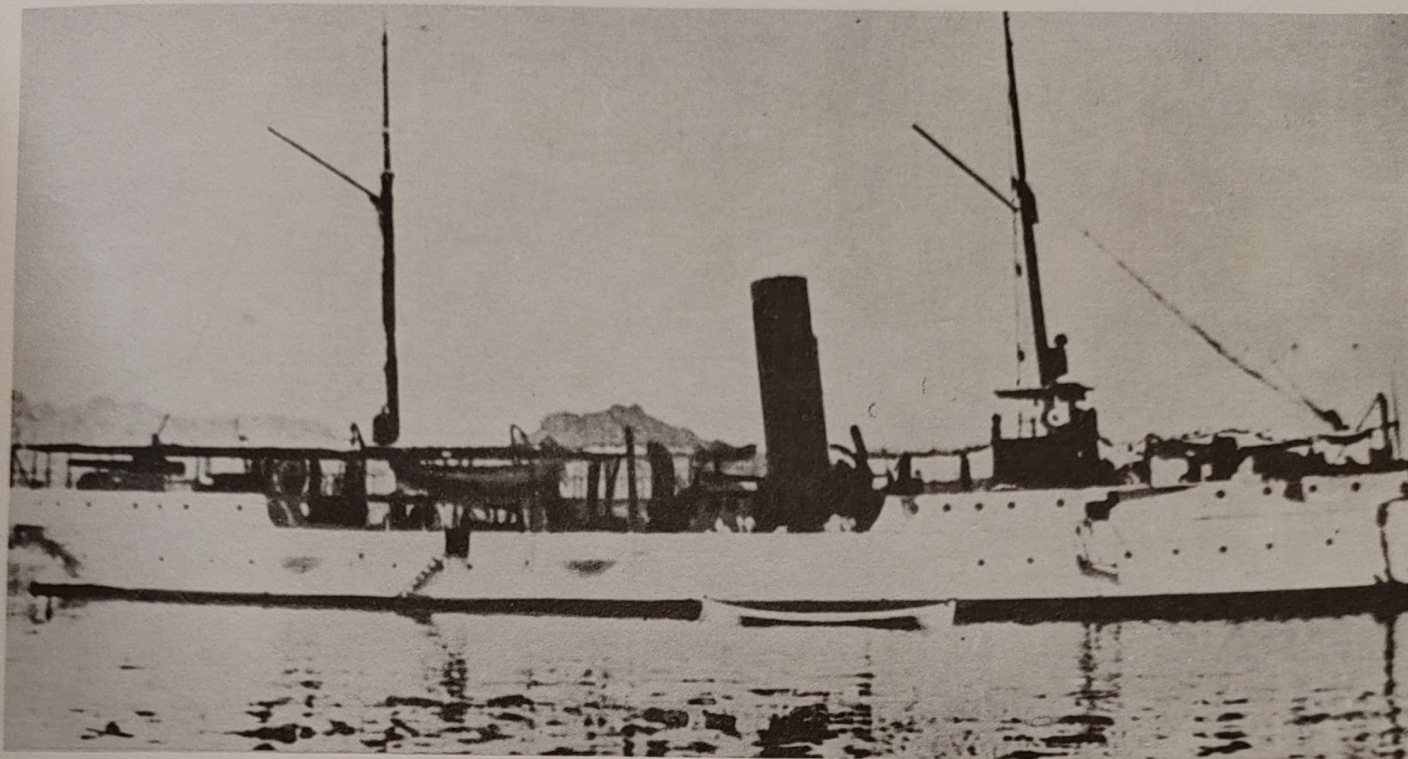
El día 24 de febrero de 1914 la tripulación del cañonero Tampico desconoció a su capitán el teniente Manuel Castellanos y se hizo cargo del mando el teniente Hilario Rodríguez Malpica quien abandonó Guaymas y se puso al lado de los constitucionalistas fondeando en el puerto de Topolobampo en espera de órdenes de Alvaro Obregón.

Los barcos federales Morelos, Guerrero, Oaxaca y Demócrata al mando del capitán de navío Ignacio Torres, recibieron órdenes de bloquear la salida del Tampico y atacarlo si se presentaba oportunidad para ello.

Ante la situación de manifiesta superioridad del contrario el Tampico solamente hizo cortas salidas de reconocimiento intercambiando esporádicos cañonazos con el enemigo.

Cuando Obregón mandó iniciar el avance sobre Mazatlán, el Morelos recibió órdenes de reforzar este puerto. Era el 31 de marzo de 1914. Al disminuir las fuerzas contrarias Rodríguez Malpica decidió jugársela y el Tampico salió de la rada para tratar de esquivar la vigilancia del Guerrero y prestar servicios a la Revolución, pese a que éste tenía mejor y más artillería y contaba con el



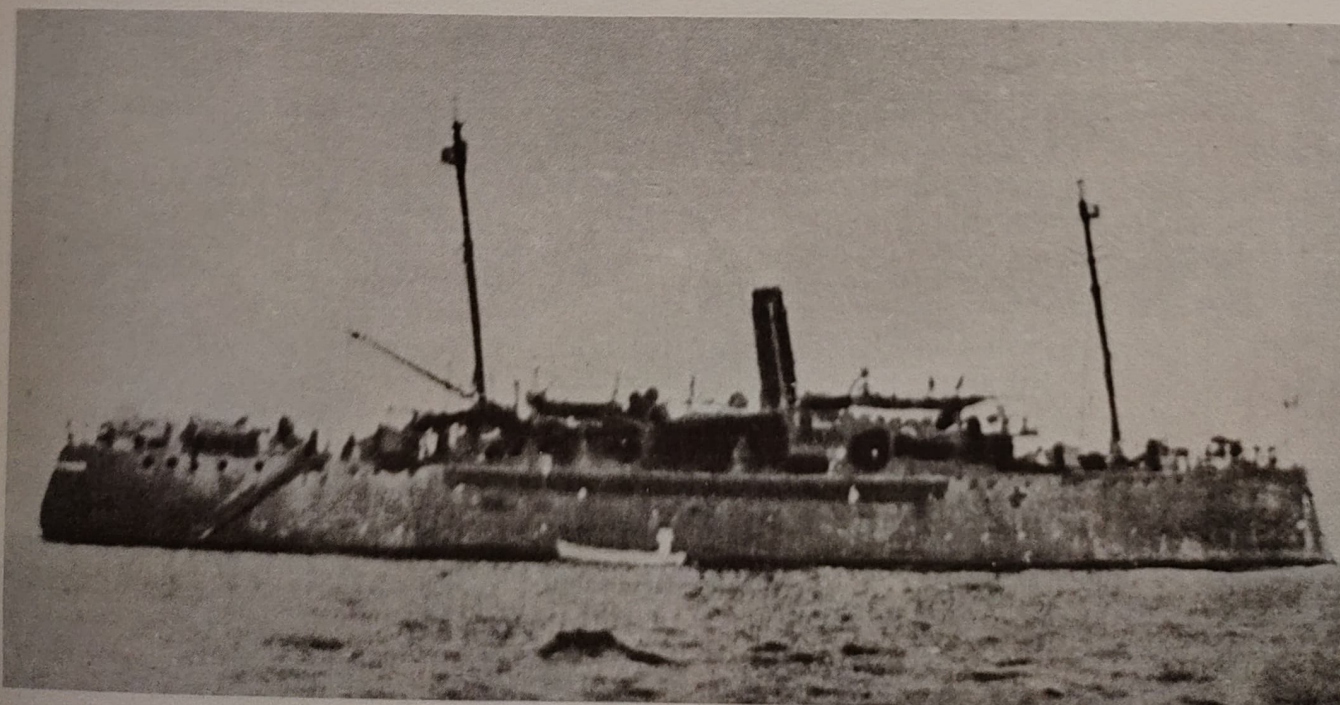


Cañonero "Tampico" de la Armada Mexicana.

apoyo, débil, pero apoyo al fin y al cabo, de los pontones Demócrata y Oaxaca que bloqueaban parte de la salida de la rada.

Ese día se entabló un encarnizado combate entre los dos barcos de guerra mexicanos. El Guerrero, que esperaba en mar abierto, se puso en marcha para enfrentarse al Tampico que entre el

Monte de las Gallinas y el Monte de San Carlos enfiló la proa al canal a toda máquina y al llegar a la altura de Punta Copas y Punta Prieta comenzó a disparar su cañón de proa. Eran las 4:35 de la tarde y se produjo un intenso intercambio de artillería en el que los dos barcos emplearon los cañones de grueso calibre y los ligeros. El combate se incli-



Buque artillado "Vicente Guerrero".



naba en favor del Tampico que mantuvo a raya al Guerrero batiéndolo de metralla. La situación era única y Rodríguez Malpica intentó una maniobra audaz para salirse de la barra, cosa que si lograba sería la escapatoria del control enemigo ya que tenía más velocidad que el Guerrero pues este barco hacía tiempo que no limpiaba fondos y resultaba muy lento. Mas, para evitar los bajos de la barra, tuvo que acercarse demasiado al Guerrero, a menos de 2,000 metros, y la mayor artillería de éste logró varios impactos bajo la línea de flotación, alguno de los cuales atravesaron al Tampico de parte a parte comenzando el agua a entrar en diversos compartimientos del buque. El heroico Malpica en el puente de mando gritaba órdenes a los maquinistas y a los artilleros pero, al sentir su barco herido de muerte, no quiso exponer a la tripulación a hundirse lejos de la costa y dió la orden de retirada. Batiéndose con solamente el cañón de popa el Tampico alcanzó la rada y después de rebasar Punta Copas y Punta Prieta encayó en los bajos fondos, escorado de babor, quedando ligeramente levantado de proa y con un sólo cañón en posición de tiro.

El combate había sido terrible. El Guerrero disparó 155 granadas de 100 mm. y el Tampico 65 de 101 mm y 170 de 57 mm.

Durante la noche en el Tampico se trabajó inútilmente tratando de taponar las vías de agua pues tenía 18 agujeros bajo la línea de flotación. En estos duros trabajos perdió la vida el contramaestre Leopoldo Rivera quien formaba parte de la dotación del cañonero Morelos pero se incorporó a la Revolución. Aunque logró taponar varios agujeros, extenuado por el esfuerzo al sumergirse para una reparación no pudo aboyar por quedarse atrapado bajo el agua, siendo rescatado su cadáver cuando más tarde el barco fué puesto a flote.

A la mañana siguiente, 1 de abril de 1914, los marineros y fogoneros del

enterrados en Punta Copas.

El Guerrero tenía dañados gran parte de la amura de babor, toldillas, camarotes, sollados y macheros de babor, daños en el puente de mando y tres de los seis cañones fuera de servicio. Pero mantenía toda su capacidad de maniobra y la potencia de sus calderas por lo que siguió vigilante frente a la barra.

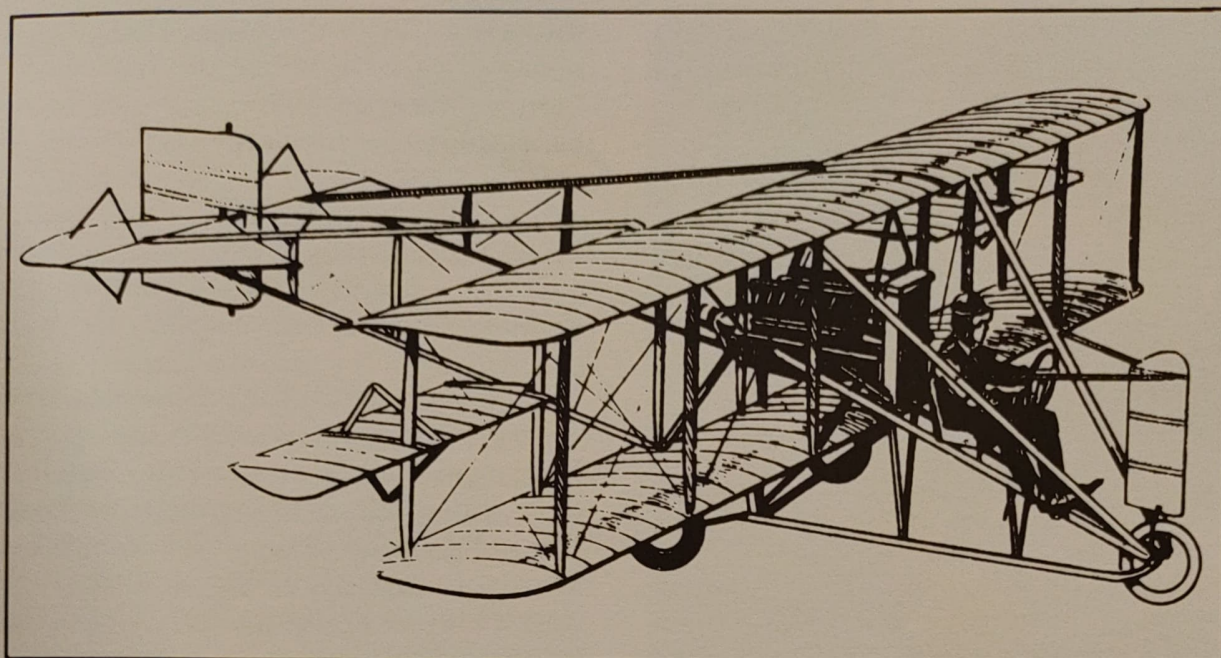
## El avance de Obregón

Regresemos al día 1 de mayo de 1913. Instalado Alvaro Obregón en Empalme amenazando Guaymas, llegaron a este puerto cinco barcos de guerra (Guerrero, Morelos, Tampico, Oaxaca y Demócrata) reforzando a la guarnición federal con 1,500 hombres de refresco, armamento y munición. Las fuerzas huertistas, al mando del general Miguel Gil, se organizaron para realizar un contra-ataque sobre las tropas de Obregón, hacerlo retroceder y reconquistar Hermosillo. Pero este ejército, a pesar de ser apoyado por la artillería de campaña y los cañones de los buques de guerra, fue derrotado por Obregón en Santa Rosa en los combates de los días 9, 10, 11 y 12 de mayo de 1913.

Los federales regresaron a Guaymas a donde nuevamente les llegaron refuerzos con el general Pedro Ojeda, quien se hizo cargo del mando de la llamada División del Yaqui. Reunidos unos 6,000 hombres, apoyados por 20 ametralladoras pesadas, 16 cañones de grueso calibre y la artillería de los barcos ya citados, Ojeda organizó una nueva columna para batir a Obregón y seguir hacia Hermosillo, pero también resultó derrotado en Santa María, entre los días 21 y 26 de mayo.

Para aprovechar los efectos de estas victorias Obregón decretó la movilización general para atacar Guaymas, pero solamente pudo sitiarse la plaza estrechando el cerco más y más, sin lograr culminar la acción favorablemente por estas circunstancias: las tropas federales defendían Guaymas teniendo como puntos de apoyo varios





Dibujo del Martin "Pusher" construido en 1912.

fuertes casi inexpugnables, contaban con numerosa artillería, municiones y hombres que eran constantemente abastecidos por mar, planteándose una situación de sitio que Obregón no podía terminar en un ataque frontal por no contar con elementos suficientes que pudieran darle la victoria. Ante estos hechos y contra todo principio de las normas convencionales de la guerra Obregón dejó sitiada la plaza fijando al enemigo y continuó su avance para atacar igualmente otros puertos del Pacífico.

El día 14 de septiembre Obregón llegó a El Fuerte, Sin., en donde conoció a Venustiano Carranza, Primer Jefe de los constitucionalistas, quien había cruzado la Sierra Madre desde Chihuahua para conocer personalmente de la situación en el Noroeste del país.

El día 30 de septiembre, en Hermosillo, Venustiano Carranza nombró al general Alvaro Obregón Jefe del Cuerpo de Ejército del Noroeste.

Mientras tanto, Hill derrotó a Rivera en Los Mochis e Iturbe conquistó Topolobampo. Unidos Hill e Iturbe atacaron y tomaron Sinaloa. Con Obregón de nuevo en primera fila se prepararon las columnas que debían atacar Culiacán.

Para asistir a las tropas sitiadas en esta ciudad el Morelos desembarcó refuerzos en Altata, pero el día 14 de octubre cayó la capital de Sinaloa en poder de los constitucionalistas. Entre tanto, siguiendo la táctica de Obregón de fijar al enemigo, tropas del general Carrasco pusieron sitio a Mazatlán.

El día 26 de febrero de 1914 Venustiano Carranza abandonó Hermosillo con rumbo a Nogales para regresar por Chihuahua hasta Coahuila. Estando en Santa Ana despidiendo a Carranza, Obregón recibió un telegrama del general Ramón F. Iturbe quien le comunicó que el cañonero Tampico había abandonado el puerto de Guaymas y puesto del lado de los constitucionalistas y se encontraba en Topolobampo desde el 1 de marzo en espera de órdenes.

El día 15 de marzo, después de que se fué Carranza, Obregón visitó e inspeccionó las tropas que aún tenían puesto sitio a Guaymas.

El día 1 de abril el capitán Hilario Rodríguez Malpica envió a Obregón un parte comunicándole la situación del Tampico después del combate sostenido con el Guerrero el día 31 de marzo y ya relatado. Obregón ordenó a Malpica que nadie abandonara el barco y le ofreció procurar ayuda para ponerlo a flote.





Didier Masson a bordo del biplano "Sonora".

Continuó también el sitio de Mazatlán sin poder hacerse mayor cosa por la escasez de elementos.

En Navojoa se incorporaron varias columnas con el objeto de apretar el cerco de Mazatlán para luego continuar hacia el Sur, con destino a Guadalajara y la Ciudad de México. Estas fuerzas concentraron 10 cañones de grueso calibre, diez ametralladoras pesadas y un avión, el biplano Sonora que tripulaba el capitán Gustavo Salinas Camiña. Las columnas se pusieron en marcha el día 13 de abril de 1914.

### El G.L. Martin "Pusher"

Nuevamente tenemos que hacer un salto atrás en el calendario y cambiar el escenario del relato.

Uno de los pioneros de la aviación, diseñador, fabricante y piloto, Glenn

lowa, en 1886 y desde niño se interesó por los experimentos de Chanutte y Langley. Se graduó como administrador de empresas en la Universidad Wesleyan de Kansas.

En 1905 montó un taller en Los Angeles en donde arreglaba bicicletas, motocicletas y automóviles. Además, tenía un espacio destinado a construir planeadores.

Después de múltiples experiencias diseñó y construyó un avión biplano con motor que movía una hélice empujadora y que perfeccionó paulatinamente. El modelo tuvo éxito y fundó la Glenn Martin Company. Rentó una vieja iglesia metodista en Santa Ana, California, y contrató a tres técnicos que posteriormente, cada uno por su lado, serían extraordinariamente famosos en la industria aeronáutica mundial: Lawrence D. Bell, Donald W. Douglas y James J. MacDonnell.

Todos trabajaron mejorando el avión y resultó el modelo G.L. Martin Pusher, biplano que se fabricaría de 1912 a 1914. Este avión dió también origen al Martin TT hecho para atender un pedido del ejército que necesitaba un avión de entrenamiento y Martin fabricó una versión del Pusher con doble control, adelanto muy notable para la época.

El G.L. Martin Pusher era un biplano construido en su estructura con aluminio, madera y bambú y revestimiento de tela; el motor, un Curtis de 8 cilindros en V con 50 hp. de potencia, estaba colocado en la parte posterior central de ambas alas dando movimiento a una hélice empujadora; el piloto iba sentado delante del radiador y los controles se movían mediante un volante situado frente al piloto; tenía tren triciclo con ruedas, colocadas dos debajo del motor y la de nariz delante y abajo del piloto sobre la que se elevaba un plano vertical de control lateral; entre las alas, en las puntas, llevaba colocados dos alerones que hacían innecesario el viejo sistema de alabeo. El avión podía llevar a dos pasajeros sentados lado a lado.



## El biplano Sonora

Al iniciarse el movimiento armado en Sonora contra el gobierno ilegítimo de Victoriano Huerta surgido de la traición de la Decena Trágica, el gobernador interino del Estado, Ignacio L. Pesqueria, organizó las fuerzas de la entidad para prepararlas para la lucha armada. Después de la toma de Nogales se adquirieron en Estados Unidos armas y parque, así como un biplano G.L. Martin Pusher que sería volado por el piloto francés radicado en Estados Unidos, Didier Masson. El avión fue bautizado con el nombre de Sonora y tuvo una breve labor ya que pronto se accidentó en Hermosillo. Como el gobierno de Estados Unidos había ordenado un total control de la frontera para que no se pasaran armas ni implementos que ayudaran a los constitucionalistas en su lucha contra Huerta a quien apoyaban los norteamericanos no se pudieron conseguir ni la hélice ni otras partes necesarias para rehabilitar el avión. Este fue abandonado y Didier Masson se quedó sin trabajo.

Cuando posteriormente Venustiano Carranza viajó a Sinaloa y Sonora para entrevistarse con Obregón, formaba parte de su estado mayor el capitán de artillería Gustavo Salinas Camiña quien se había graduado como piloto aviador en la Moisant International Aviation School de Nueva York, junto con Alberto Salinas Carranza, Horacio Ruiz y los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez.

Al saber Salinas Camiña la existencia del biplano pidió revisarlo y, tras hacer una balance de los daños, solicitó las partes necesarias para su reparación. Por diversos medios los constitucionalistas se las ingenieron para conseguir las en San Diego y Gustavo Salinas puso el avión en condiciones de vuelo cosa que logró después de un período de identificación ya que el biplano era muy diferente al Bleriot con el que él había aprendido a volar.

Con autorización de Carranza el capi-

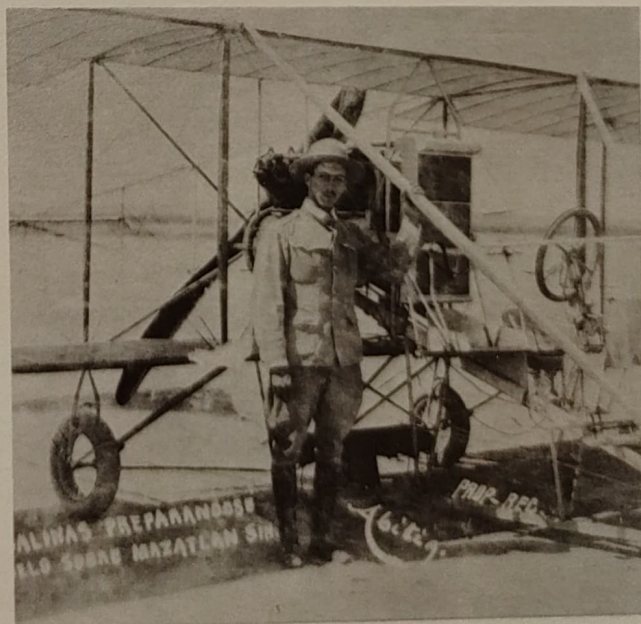


Gustavo Salinas Camiña en un Bleriot de la Moisant International School. Lo acompaña en tierra su primo Alberto Salinas Carranza.

tán Salinas Camiña pasó a formar parte del Cuerpo de Ejército del Noroeste al mando de Obregón en calidad de piloto del Sonora.

### De nuevo en combate

El día 14 de abril de 1914, temprano,



Gustavo Salinas Camiña y el avión Martín "Sonora".



Obregón llegó a Topolobampo y decidió visitar al cañonero Tampico y conocer las necesidades de su tripulación, constantemente hostigada por los barcos enemigos. Desde los cerros lo vieron escorado a unos 12 kilómetros del muelle y a otros ocho kilómetros, en mar abierto, estaban el Guerrero y dos pontones.(1)

Salinas y Madariaga prepararon su avión para bombardear al Guerrero.

El Jefe del Cuerpo de Ejército del Noroeste y parte de su estado mayor abordaron una lancha con motor de gasolina y llegaron al cañonero que mandaba el teniente de navío Hilario Rodríguez Malpica quien, como marino de carrera, al recibir la visita del comandante en jefe del ejército ordenó izar el pabellón en el palo mayor. Cuando el capitán Ignacio Torres en el Guerrero fue informado de la novedad comprendió que un alto jefe se encontraba a bordo. ¿Quién, si no Obregón?. El capitán Torres pensó que podía matar a dos pájaros de un tiro: acabar de una vez con el Tampico y abatir a Obregón y probablemente a otros jefes constitucionistas. De inmetiada dió órdenes de poner las calderas a todo vapor e iniciar

las maniobras de aproximación y ataque. Al percatarse de que el Guerrero atacaría al Tampico con todas las ventajas que le daban su maniobrabilidad y superior artillería (aún le funcionaban tres cañones) Obregón y Malpica tomaron todas las precauciones del caso para hacer frente a la acción que se avecinaba. Después del correspondiente zarfarrancho de combate la tripulación del Tampico quedó lista para repeler el ataque con el único cañón disponible.

El Guerrero comenzó a abrir fuego a una distancia amenazadora. El Tampico respondió también. En el crítico momento en que se acortaban demasiado las distancias, Obregón y sus compañeros vieron que una ligera figura, como de gaviota, cruzaba el azul cielo volando desde tierra y se acercaba hasta donde se encontraban los barcos enzarzados en un definitivo combate. Era el biplano G.L. Martin Pusher bautizado Sonora, tripulado por Gustavo Salinas Camiña a quien acompañaba el mecánico naval Teodoro Madariaga. Entre ambos habían hecho unas bombas rudimentarias con trozos de tubería en los que habían introducido varias granadas y rodeado de cargas de dinamita. Una de las grandas tenía un cable sujeto al seguro del percutor; cuando el bombardero iba a lanzar su preciada carga quitaba el cable y la "bomba", al chocar contra cualquier superficie, estallaba al hacer explosión la granada y por simpatía las otras y la dinamita. Los restos del tubo metálico y las granadas actuaban como metralla.

Con el objeto de asegurar el blanco contra los efectos del ángulo de posición del avión habían colocado el brazo principal de un candelabro como "mira"; al quedar el objetivo en el campo visual de la "mira" se dejaba caer una bomba.

Mientras el Tampico resueltamente respondía a los cañonazos del Guerrero, el biplano sobrevoló éste y desde una altura de más de 500 metros lanzó sus bombas que con gran estruendo estallaban cerca del buque levantando

---

(1) **Nota del Autor:** Siguiendo el texto del libro "Ocho mil Kilómetros en Campaña", el lector queda en la impresión de que la acción aeronaval a que se hace referencia tuvo lugar el día 15 de abril de 1914, ya que su autor, el general Alvaro Obregón, al hacer referencia a la misma dice: "al día siguiente". El relato anterior correspondía al día 14 de abril por lo que se fija la acción para el 15.

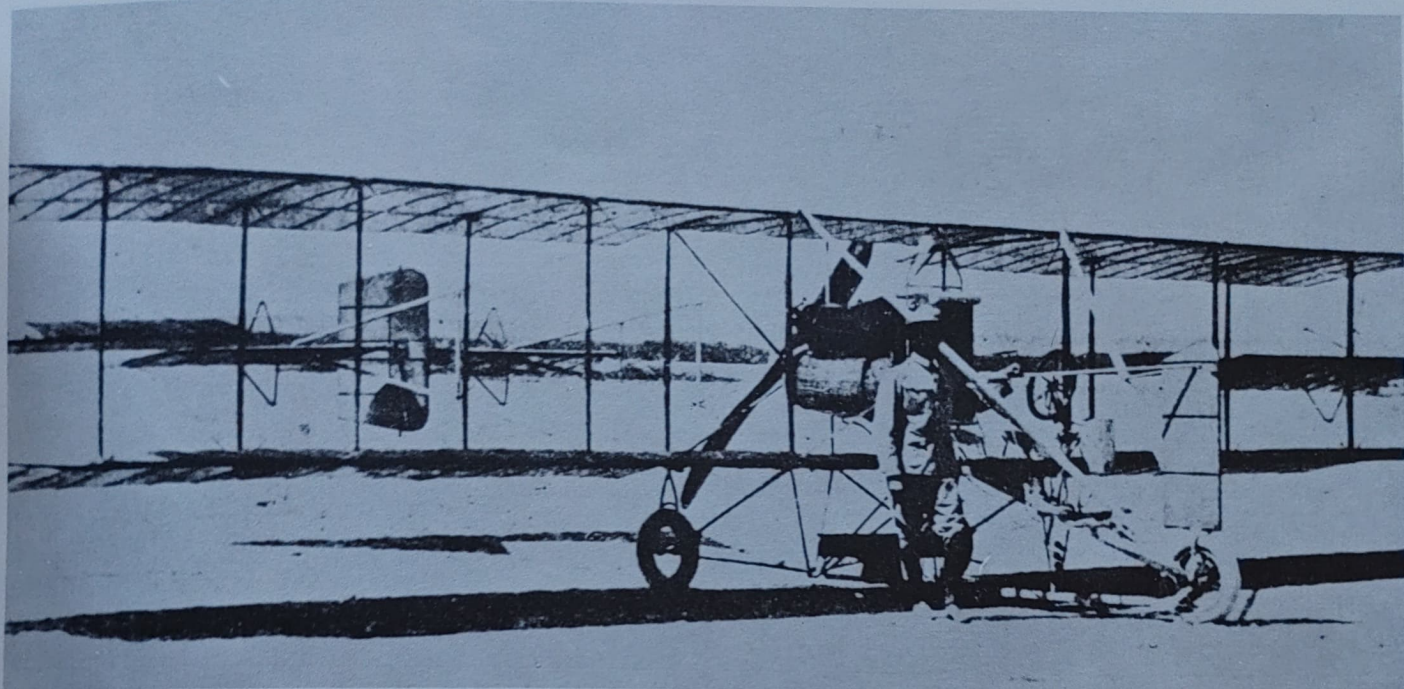
Sin embargo, un telegrama de la Secretaría particular del primer Jefe del Ejército Constitucionalista, fechado en Chihuahua el día 15 de abril de 1914, dirigido al licenciado Rafael Zurabán en Ciudad Juárez, dice textualmente:

"Primer jefe recibió fecha ayer del general Obregón de Topolobampo siguiente mensaje: "Hónrome comunicar Ud. que me he sentido orgulloso de presenciar hoy el vuelo llevado a cabo por intrépido Cap. Gustavo Salinas acompañado del primer maquinista del Tampico Sr. Madariaga quienes permanecieron más de hora y media a cuatro mil pies de altura lanzando bombas sobre el Guerrero. Espero que obtendremos magnífico éxito contando con oficiales que saben despreciar la vida cuando se trata de la patria. Felicito a Ud. por tener a su lado a esta clase de hombres".

Consideramos que es más factible un error por parte del general Obregón al escribir su libro varios años después de ocurridos los acontecimientos, que una equivocación en la fecha del telegrama redactado cuando aquellos estaban ocurriendo.

Es por ello que nos inclinamos a fijar la fecha del combate aeronaval en el día 14 de abril de 1914.





Gustavo Salinas Camiña y el "Sonora" en Mazatlán.

grandes columnas de agua. El barco comenzó a zigzaguar para tratar de evitar aquel imprevisto ataque aéreo, corriendo el riesgo de ofrecer demasiado blanco al cañón del Tampico. Salinas y Madariaga siguieron dando pasadas sobre el Guerrero y lanzando bombas, causando pánico en la marinería pese a lo cual muchos soldados comenzaron a disparar sus fusiles y alertando a los jefes quienes, al ver al barco en inminente peligro, dieron orden de virar en redondo para abandonar el campo de batalla dejando por fin tranquilo al Tampico en donde por varios días se pudo trabajar con libertad hasta llegar a ponerlo a flote y en condiciones de navegar, contando también con la ayuda de la maquinaria de un ingenio azucarero que les envió Obregón, aunque al fin de cuentas no se pudiera impedir su trágico destino consumado el día 16 de junio de 1914.

Culminada la hazaña de poner en fuga al Guerrero, Gustavo Salinas y Teodoro Madariaga retornaron a tierra no sin tener que hacer frente a un nuevo peligro: la intensa brisa que se había levantado y que zarandeaba al avión al aproximarse a tierra hasta el punto que Obregón destacó la gasolinera por si los

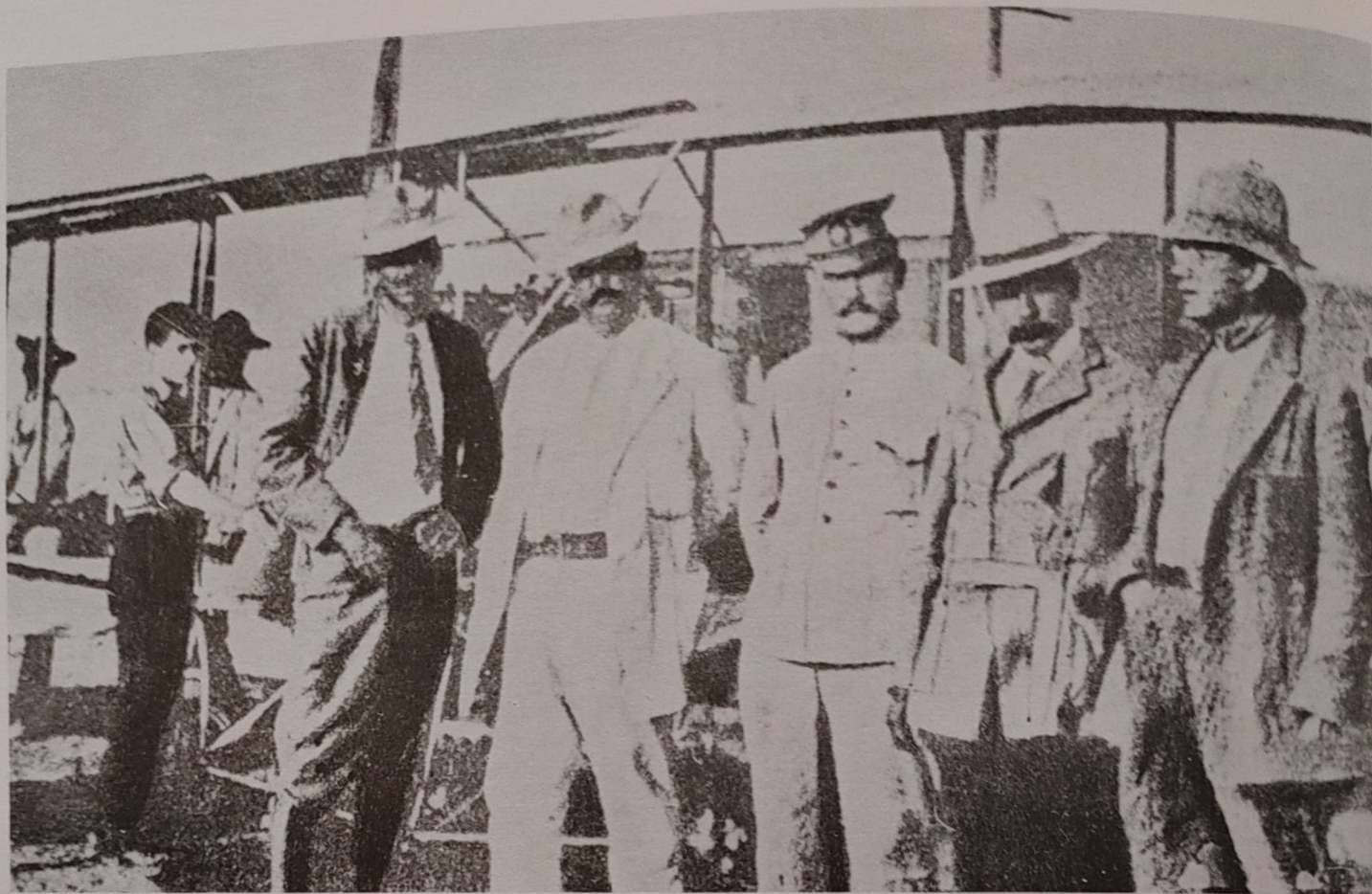
intrépidos aviadores caían al mar. Igualmente existía el peligro de que se acabara el combustible pues el biplano había volado más de treinta kilómetros entre los viajes de ida y vuelta y las pasadas sobre el Guerrero. Sin embargo, la gesta acabó satisfactoriamente.

Salinas y Madariaga participaron en el sitio de Mazatlán realizando numerosos vuelos para bombardear los fuertes federales, hacer observaciones del movimiento de tropas, corregir el fuego de la artillería y lanzar proclamas a los civiles de Mazatlán y a los indios yaquis para que se unieran al movimiento constitucionalista, hasta que en un aterrizaje el avión se accidentó capoteando, resultando Salinas seriamente herido.

### Consecuencias

El combate aeronaval de Topolobampo significó el debilitamiento de las fuerzas huertistas que perdieron la hegemonía en el mar al combinarse la desertión del Tampico y el bombardeo aéreo sobre el Guerrero que fué obligado a abandonar sus posiciones de batalla. Esta situación favoreció notablemente el éxito de los constitucionalistas





El general Alvaro Obregón y su estado mayor junto al biplano "Sonora".

que finalmente resultaron vencedores de Guaymas y Mazatlán. Igualmente, es importante resaltar el efecto psicológico causado por los dos acontecimientos señalados, que sumados a las victorias obtenidas en tierra por los constitucionalistas contribuyeron en forma notoria a debilitar la moral de los federales, vencidos también en el sector hasta donde entonces no habían tenido enemigo alguno.

Al romperse la hegemonía naval las plazas sitiadas dejaron de recibir importante ayuda y Obregón pudo distraer mayores fuerzas para continuar el avance hacia el Sur dejando atrás a un enemigo que ya no resultaba peligroso. No se debe olvidar que Guaymas y Mazatlán se rindieron cuando ya Obregón combatía cerca de la Ciudad de México.

Finalmente, no cabe la menor duda de que la batalla de Topolobampo fue un hito en la historia militar de México, proporcionando a nuestras alas un nuevo timbre de gloria al ser protago-

nistas del que históricamente es, sin duda alguna, el primer combate aeronaval del mundo.

### Punto final

El historiador británico Sir Robert Saundby, Air Marshall de la Royal Air Force (RAF), en su libro "Tiempos heroicos de la aviación" relata la acción bélica ocurrida el día 24 de diciembre de 1914 (Primera Guerra Mundial) en la que unos hidroaviones británicos trataron de bombardear la base de dirigibles alemanes de Cuxhaven. Mientras los hidroaviones fueron lanzados a su misión, los barcos ingleses fueron atacados por un dirigible alemán sin resultado para ningún bando. Los hidroaviones tampoco lograron su objetivo y tres regresaron a los barcos nodriza y un cuarto cayó al mar y el piloto fue rescatado por un pesquero holandés.

Aunque no se registró ningún resultado práctico, cosa muy natural en



aquellos tiempos heroicos, Sir Saundby califica el encuentro como "la primera batalla aeronaval".

Sin embargo, cuando sucedían esos acontecimientos en Europa hacía ya

más de ocho meses que en México se habían enfrentado un avión y dos barcos en una acción de guerra, decidiendo el avión el resultado momentáneo de la batalla.



Gustavo Salinas Camiña después del accidente en Mazatlán.







## EL CARTERO DEL AIRE

El año de 1917 sería definitivo para la confirmación de la industria aérea netamente nacional aunque pocos años después la gran labor de siembra no fuera aprovechada debidamente, pero esto sería por las alternativas políticas del país, que no de la aviación.

Los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas y la Escuela de Aviación trabajaban a buen ritmo, aglutinado los conocimientos técnicos con la temeraria audacia de los pioneros.

Alberto Salinas Carranza, jefe del Departamento de Aviación; Francisco Santarini, jefe de los Talleres; Juan Guillermo Villasana, jefe de la Sección Técnica y el teniente P.A. Horacio Ruiz, director de la Escuela, constituían un magnífico equipo de trabajo.

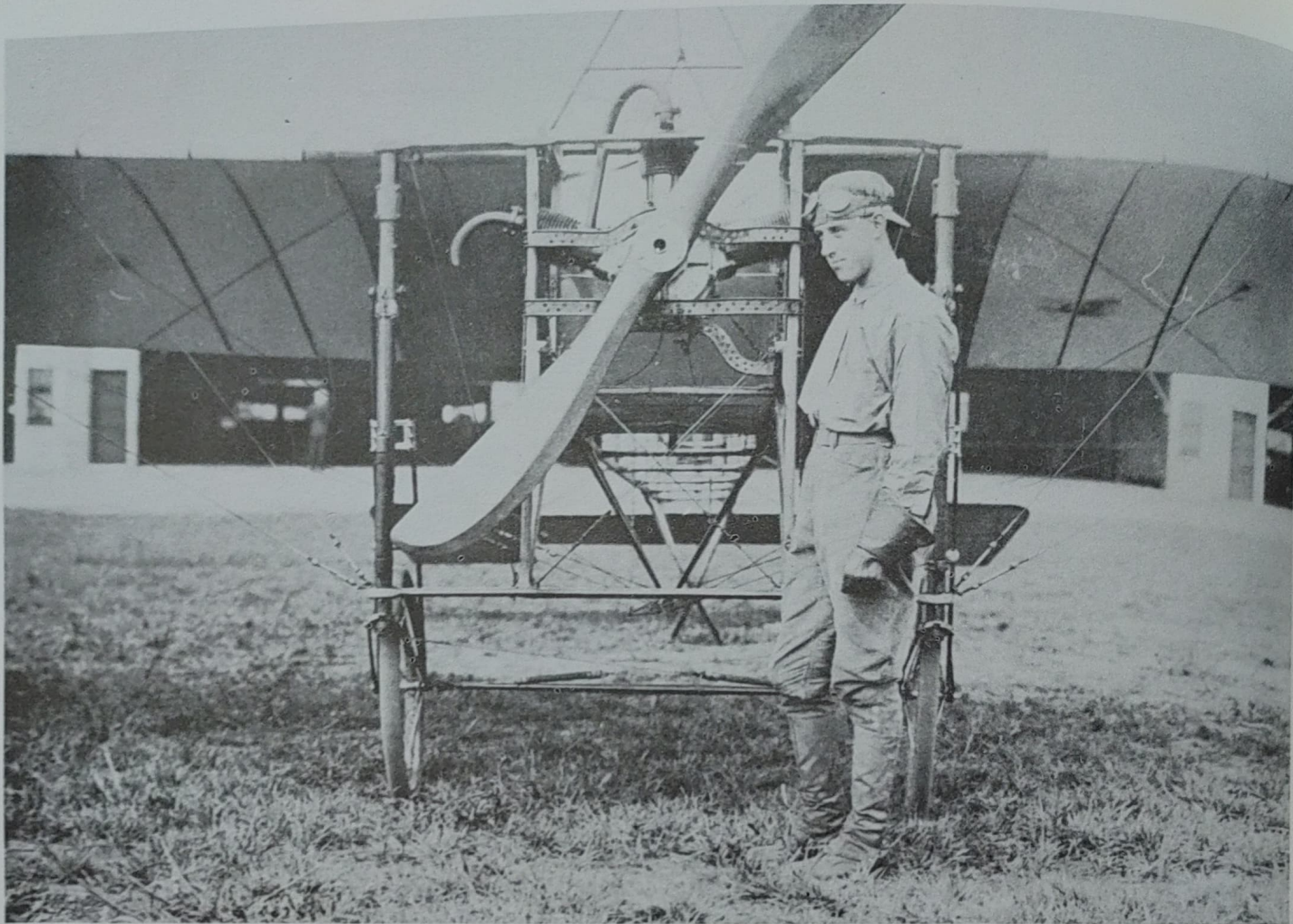
Por aquellos días habían llegado a México tres motores Hispano Suiza de 150 hp. cada uno, el primero de los cuales se instaló en un Biplano Serie A número 6 de fabricación nacional. El teniente Horacio Ruiz hizo varios vuelos de prueba sobre el campo de Balbuena que resultaron sumamente satisfactorios, pero todos los jefes de la



Horacio Ruiz

aviación coincidieron en que debería de hacerse una prueba más concluyente. Ya para aquel entonces el coronel





Horacio Ruiz en el Bleriot de la Moisant International School en que aprendió a volar en Garden City, N.Y.

Alberto Salinas Carranza había sugerido la conveniencia de hacer “vuelos de distancia” para probar máquinas y hombres. La idea era que esos vuelos llegaran a formar parte de la enseñanza rutinaria de los pilotos de la Escuela. Concurriendo este proyecto y la necesidad de probar más severamente el

avión Serie A, se decidió realizar un vuelo entre las ciudades de Pachuca y México, para lo cual el avión se transportaría semidesarmado en un tren hasta la capital del Estado de Hidalgo.

La noticia se extendió por toda la capital y llegó a conocimiento de la Dirección General de Correos, entonces a cargo de don Cosme Hinojosa, quien concibió la idea de que el vuelo fuera aprovechado para transportar correo entre Pachuca y México.

Salinas Carranza, Santarini, Villasana y Horacio Ruiz estuvieron de acuerdo en la transportación de correo y planearon con todo detalle la operación para que resultara exitosa, ya que por haberse dado a la publicidad el vuelo, la aviación se vería afectada con un fracaso de cualquier índole.

Se hicieron los planes, se fijaron los detalles, se dividió la responsabilidad y



El biplano Serie A número 6, desarmado, fué embarcado en el tren con destino a Pachuca.





Trabajos de embarque del avión y otros elementos en el vagón especial.

Santarini se haría cargo de la transportación y ensamblaje del avión y Horacio Ruiz tendría a su cargo el vuelo.

El Serie A número 6 con motor Hispano Suiza de 150 hp. fue embarcado el día 4 de julio de 1917 en un vagón especial del tren de pasajeros. Hicieron el viaje con Horacio Ruiz y Santarini, los aviadores Ascensión Jiménez y Benjamín J. Venegas, así como los mecánicos. La llegada a Pachuca tuvo lugar con el mediodía.

Al día siguiente, pilotos y mecánicos buscaron por los alrededores de Pachuca un lugar adecuado para la operación y encontraron un llano que juzgaron adecuado junto a la estación de Hoyos, adonde trasladaron el avión iniciando los trabajos de ensamble que terminaron a las 3 de la tarde.

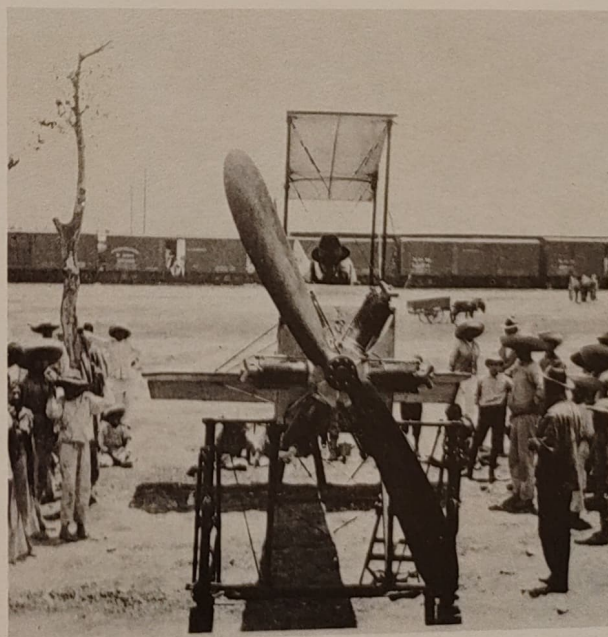
Muy poco después comenzó a llover y el avión quedó expuesto al agua ante la imposibilidad de improvisar un cobertizo que le diera protección.

La lluvia no afectó en nada a ninguna parte del avión y solamente fue necesario hacerle a la mañana siguiente unos agujeros en la tela para que saliera el

agua que se había filtrado en las alas.

Horacio Ruiz revisó el avión, probó el motor y lo encontró todo en perfectas condiciones por lo que decidió realizar el vuelo el día fijado pese a que había mal tiempo con mucha humedad y nubes muy bajas.

De acuerdo a las órdenes giradas Horacio Ruiz recibió la valija postal número



Desembarcando el avión





El general Flores, gobernador de Hidalgo, con Horacio Ruiz antes del vuelo.

ro 449 que contenía 534 cartas, 67 tarjetas postales y otra correspondencia de segunda clase, que acomodó a su espalda en el avión.

A las 6:48 de la mañana del día 6 de julio de 1917 el avión despegó de la estación de Hoyos, a cinco kilómetros al Sur de Pachuca.

Después de tomar altura Horacio Ruiz realizó algunas evoluciones rumbo a la capital del país siguiendo la vía del tren.

Debido a la cantidad de nubes y a la baja altura a que se encontraban algunas, el teniente Ruiz tuvo que cambiar constantemente la altura de vuelo desde 1,300 metros hasta solamente 400.

Tomando como referencia el Cerro del Chiquihuite, abandonó la vía del tren y se enfiló hacia la capital sobre la Villa de Guadalupe. Cruzó la ciudad por su parte entonces más ancha, desde la mencionada Villa hasta la Calzada de San Antonio Abad, en donde hizo un viraje e inició el descenso para aproximarse al campo de Balbuena en el que aterrizó con un perfecto "vol-plané".

Eran las 7:45, por lo que el vuelo se había realizado en 57 minutos.

En el aeródromo esperaban la feliz

terminación del vuelo el general Rafael Cárdenas, director de Establecimientos Fabriles Militares y el coronel Alberto Salinas Carranza.

De acuerdo a las formalidades legales se entregó la valija postal al Departamento de Recibo de Correos de la Administración Principal de esta ciudad, en presencia del director general de correos don Cosme Hinojosa. Según el acta levantada al respecto se hizo a las 8 de la mañana del mismo día 6 de julio.

En dicha acta se hace constar que las cartas llevaban impreso un sello en tinta roja con la siguiente leyenda: Estados Unidos Mexicanos, Secretaría de Guerra y Marina, Departamento de Aviación, el escudo del departamento, una hélice y el texto PRIMER CORREO AEREO.

Del acta se hicieron un original y cuatro copias: original para la Dirección General de Correos, una copia para el C. Jacobo Valadez, administrador local; otra para el C. José C. Chávez jefe auxiliar de la oficina; otra para el Departamento de Aviación a la que se adjuntó la etiqueta que portaba la valija postal como recuerdo.

A la distancia de los años cuesta ima-



ginarse que este acontecimiento fuera una hazaña. Sin embargo, si logramos ubicarnos en el tiempo y olvidamos los grandes adelantos de la actual aviación podremos admirar la importancia de este vuelo de 57 minutos entre Pachuca y México, que abría a nuestra aviación un enorme horizonte de posibilidades.

Un piloto mexicano, a bordo de un avión mexicano, había escrito una página más en la historia de nuestra aviación, una historia de sacrificios, de hazañas y de victorias. Una historia hecha por unos hombres que muchas veces fueron mucho más allá de sus posibilidades materiales.



Alberto Salinas Carranza, el general Rafael Cárdenas y Horacio Ruiz, a la llegada de éste a Balbuena.







## UN VUELO DE “RAID”

El día 19 de noviembre de 1918, en la tarde, el ingeniero y capitán Juan Guillermo Villasana hizo saber a sus colaboradores que era conveniente un vuelo de “raid” para probar la resistencia de los motores Hispano-Suiza que el maestro Francisco Santarini había traído de Barcelona y se habían instalado en los aviones Serie A fabricados totalmente en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.

### El proyecto

El capitán Villasana le planteó el proyecto al coronel Alberto Salinas Carranza y se escogió un vuelo México-Pachuca-Tula-México con el avión Biplano Serie A número 19, equipado con un motor Hispano Suiza de 150 hp. El piloto sería el teniente P.A. Felipe H. García.

Este piloto había ingresado como dibujante en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas ya que por su corta edad, 16 años, no podía causar alta en la Escuela Militar de Aviación como eran sus deseos. El día 21 de enero de 1918 ingresó en dicho

plantel siendo el teniente P. A. Horacio Ruiz director del mismo. Las prácticas las hizo en un Bleriot, dando primero carreritas por el campo como se estilaba entonces, hasta sentirse seguro e irse al aire.

Los aviones de la Escuela eran monoplazas y los instructores Horacio Ruiz y Francesco Santarini dirigían a los estudiantes en tierra con señales de banderas.

Finalmente, el día 1 de noviembre del mismo año, Felipe H. García recibió su nombramiento de Teniente Piloto Aviador.

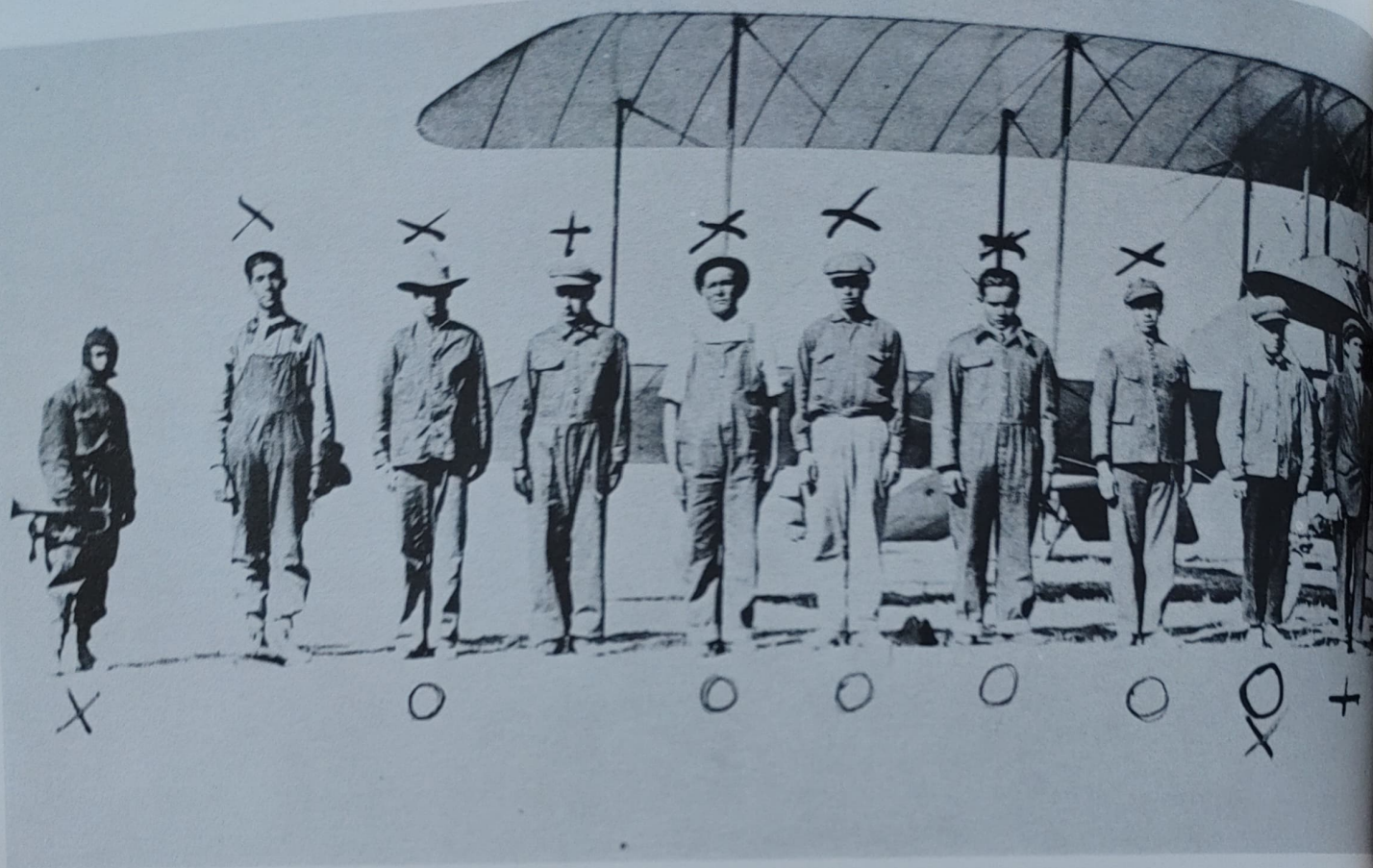
### El vuelo

A las 6 de la mañana el día 20 de noviembre de 1918 comenzó la actividad en los hangares de Balbuena. Villasana llevó al teniente García a la oficina del jefe de pilotos y señalando un mapa de la República, le dijo:

“Mira, Lipianchi, vas a hacer un vuelo entre México-Pachuca-Tula y regreso a México”.

Las instrucciones de Villasana fueron las siguientes:





Histórica fotografía en la que aparecen los primeros integrantes de la Infantería de Aviación (1918). De izquierda a derecha: Fernando Huerta Campuzano, David Mendoza Hermosillo (El Totol), Joaquín Martínez de Alba (Fifiriche), Luis Abadie, Ascensión Santana Caraveo, José María Cervantes, Gumersindo Hidalgo, Guillermo Monroy, Eduardo Iniesta Reyes (El Pambazo), Guillermo Perea, Julián Nava Salinas, Ramón Alcalá, Faustino García (El Fotingo), Francisco S. Espejel, Silvestre Valero, Felipe H. García (Piache), Eliseo Martín del Campo y José Mena Barona. Solamente ocho llegaron a ser pilotos. El Seria A que les sirve de fondo todavía no tiene alerones y se viraba mediante alabeos.



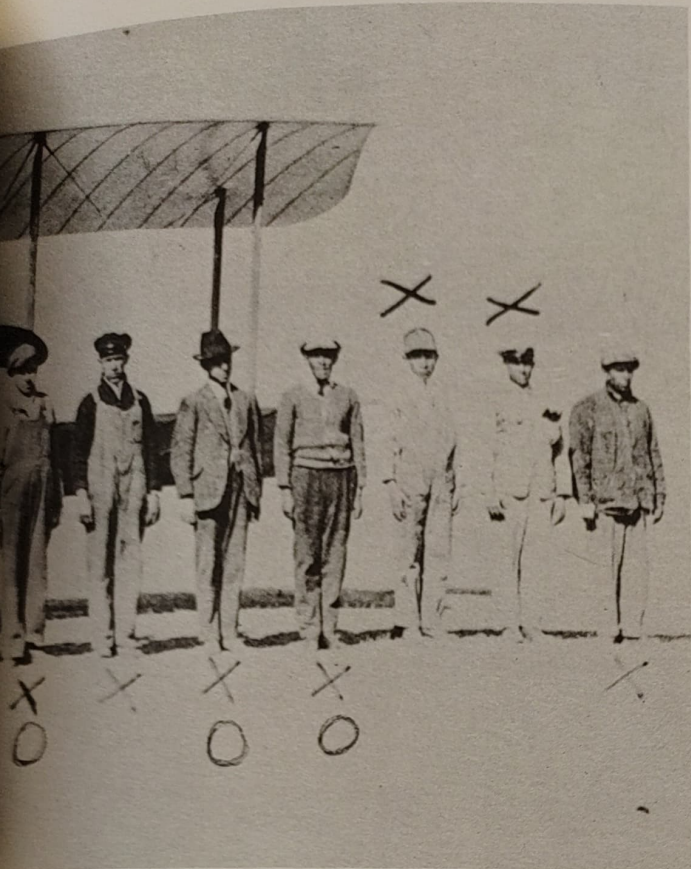
“Recuerda que el Gran Canal de Desagüe da la vuelta detrás de los Cerros de la Villa. Lo sigues hasta encontrar una vía de ferrocarril que cruza el canal por un puente pintado de rojo. La sigues. . . y llegas a Pachuca. Ahí das la vuelta a la izquierda y sigues otra vía que te llevará a Tula. Desde ahí ya no tienes pierda para el regreso porque hay varias vías que vienen a México. ¿Entiendes?”.

—“Sí, mi capitán”, fue la respuesta del teniente García.

A las 6:30 el ingeniero Antonio Sánchez Saldaña y sus ayudantes comenzaron a tratar de hacer andar el motor del avión. El teniente García pidió permiso para ir a desayunar pero le dijeron que no tenía tiempo porque el vuelo se iba a iniciar de inmediato.

Mientras Sánchez Saldaña y sus ayudantes trataban de poner en funcionamiento el motor, Felipe H. García se puso unos pantalones de abrigo, un suéter





de lana, una gorra de alpinista, los goggles y un overol.

A las nueve de la mañana comenzó a trabajar rítmicamente el motor del

avión y el teniente García ya estaba muerto de hambre. . . y de calor.

Mientras Sánchez Saldaña y Medardo Córdoba echaban chispas por tanto trabajo, el teniente García se trepó al avión y después de sujetarse al asiento probó el motor y lo sintió "parejito". Villasana dió la señal de salida y el piloto contestó con la señal de soltar y empujó poco a poco el acelerador hasta que entró todo. El avión comenzó a correr por el campo de Balbuena, pronto levantó la cola y enseguida se hizo al aire. El motor jalaba extraordinariamente y el teniente García tomaba altura a una velocidad para él desconocida. Cuando miró hacia tierra vió los hogares "muy chiquitos".

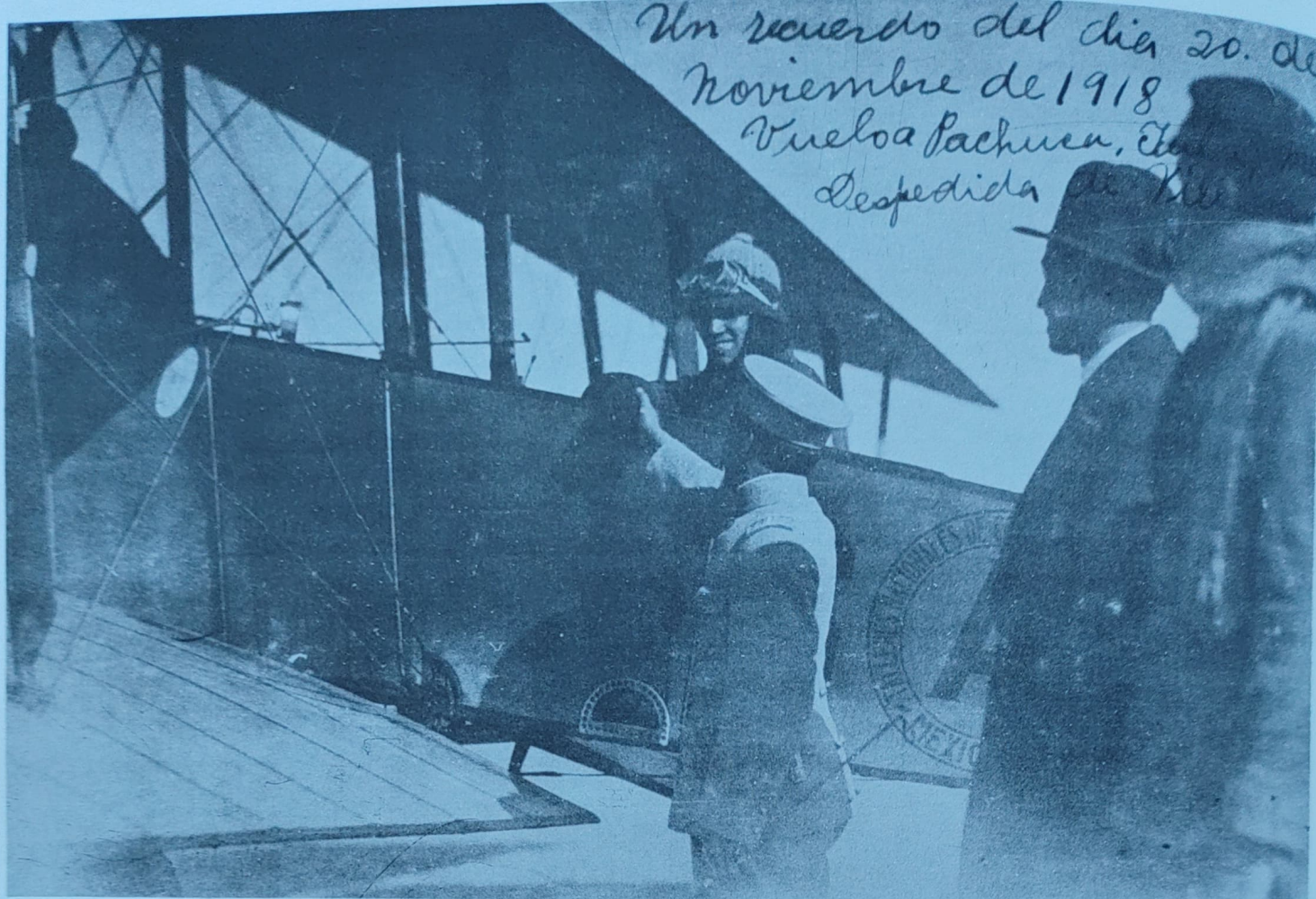
"Este aeroplano era un trepador de primera", dice Felipe H. García en sus memorias.

El avión Serie A número 19 tenía algunas importantes modificaciones en relación con sus hermanos. El ala superior era más larga y el timón de dirección, los de profundidad y los planos de deriva tenían una forma "más moderna".



Bajo la vigilancia de Juan Guillermo Villasana, los mecánicos arrancan el motor del avión.





Juan Guillermo Villasana despide a Felipe H. García.

Dada la gran altura conseguida, unos mil metros, el piloto no pudo localizar el Canal de Desagüe pero al pasar los cerros de la Villa hizo el viraje a la izquierda. Al poco pudo distinguir el puente rojo que se le había indicado como referencia pero la vía no se localizaba por ninguna parte debido al “alturón” que llevaba, pensó el piloto.

Divisó una rayita que tomó por un camino y la siguió hasta llegar a un poblado grande. Descendió y se percató de que se trataba de Tizayuca por lo que siguió de frente rumbo a Pachuca. Desde la altura vió unas manchas entre unos cerros. Se dirigió hacia ellas y efectivamente se trataba de una ciudad. El inconfundible reloj le dijo al piloto que se trataba de Pachuca.

Felipe H. García se dijo: “¡Suave! Pachuca ahí abajo y ahora hacia Tula”.

### Aterrizaje forzoso

68 En ese momento el motor lanzó una

extraña vibración que alarmó al piloto quien de inmediato miró hacia abajo para darse cuenta, no sin profunda preocupación, que estaba sobre puros cerros. Felipe H. García, en la clara mañana, divisó la Sierra de Guadalupe detrás de la cual estaba la Ciudad de México. Decidió allí mismo iniciar el regreso sin pasar por Tula por miedo a un percance. Poco después del viraje el motor tosió y se detuvo. Pese a la ropa que llevaba, entre la altura y el miedo a romper el avión, el teniente García estaba helado. Inició un largo descenso en “vol-plané” y se enfiló hacia una brecha.

De pronto sintió que el avión estaba parado en tierra. El aterrizaje había sido perfecto y el avión, al parecer, no tenía daños, pero el piloto estaba medio muerto del susto. Tanto, que estuvo algún tiempo sin tomar una decisión.

El propio piloto relata así su aterrizaje:

“Me coloqué sobre la brecha tratando



de acomodar el aterrizaje en "tres puntos" y recogiendo el control más y más, hasta que lo tenía pegado al pecho y el aeroplano ya no se movía".

Después de soltarse y abandonar la cabina Felipe H. García, que estaba junto a una pequeña aldea, pudo enterarse de que se trataba de Santa Ana, que el telégrafo más cercano estaba en Estación Cagiga a 7 kilómetros y que no había ningún lugar donde comer algo.

Después de desprenderse de todos sus arreos de piloto, emprendió la marcha hasta la estación del telégrafo, medio asfixiado por el calor, muerto de hambre y con un tremendo dolor de cabeza.

Los mensajes telegráficos funcionaron y la Escuela envió otro avión Serie A al mando del teniente P.A. Joaquín Martínez de Alba y por tierra salió el automóvil Protos, bautizado como "La Cucaracha", al mando del cadete Luis Caso Landa con mecánicos y combustible.

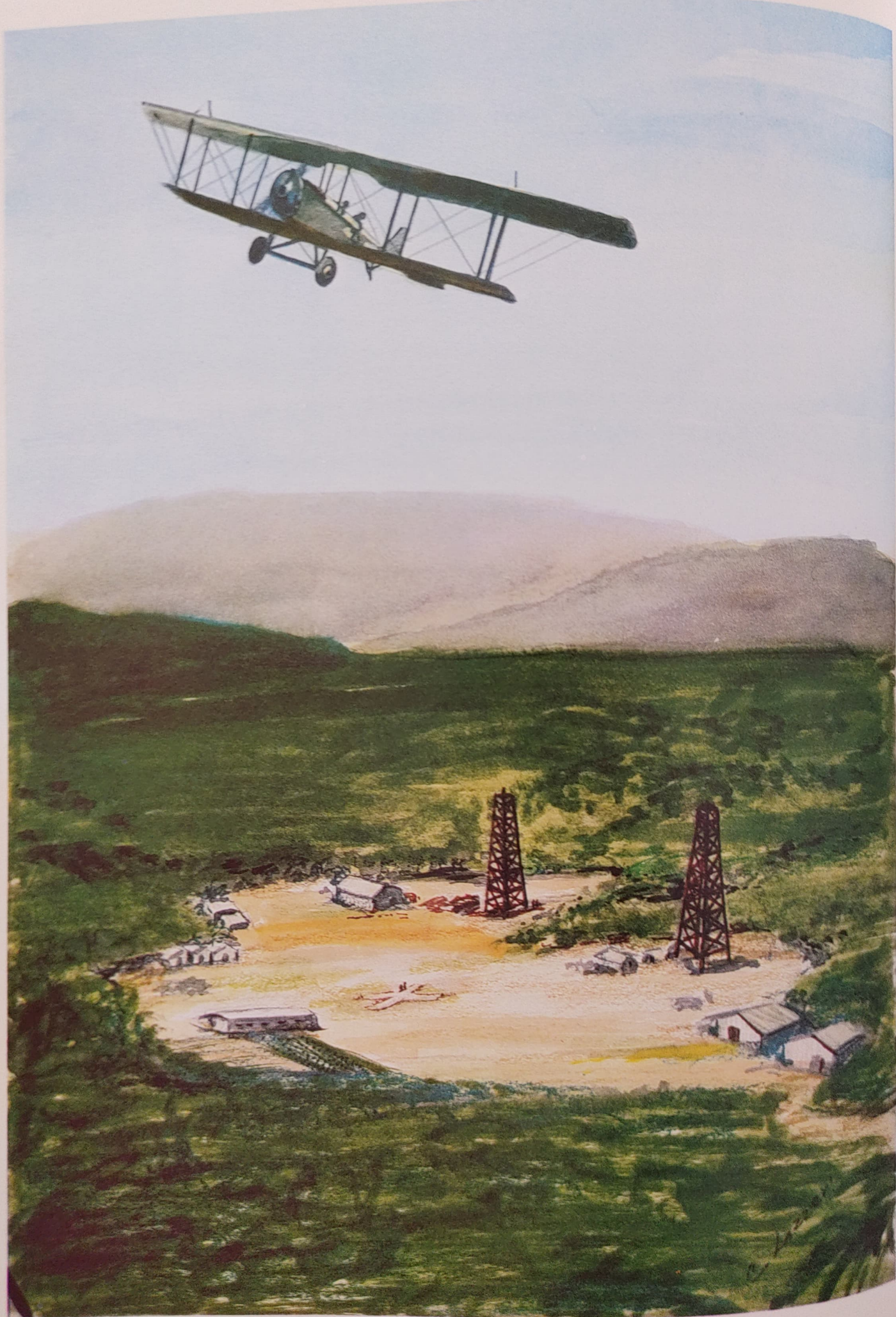
La noche llegó con su manto de nieblas y frío. Alrededor de una fogata encendida cerca de los aviones Felipe H. García y sus compañeros pasaron una larga velada que no tuvo nada de cómoda.

Al día siguiente el teniente Fernando Proal llegó con otro avión Serie A llevando alimentos. En la tarde todos regresaban a la Escuela.

Joaquín Martínez de Alba y Fernando Proal regresaron a bordo de sus aviones. El avión del teniente Felipe H. García regresó por tren por temor a que tuviera algún daño por el aterrizaje forzoso. El propio piloto y demás personas regresaron en "La Cucaracha".

El primer vuelo de "raid" de la aviación mexicana no terminó, ni mucho menos, como se había previsto, pero así solían acabar las aventuras de vuelo por entonces. Aventuras que en su tiempo fueron grandes hazañas por muy difícil que lo parezcan hoy a tantos años de distancia.







# EL NACIMIENTO DE UNA AEROLINEA

La Compañía Mexicana de Aviación, S.A., Mexicana, como comúnmente la llamamos, es la cuarta aerolínea del mundo en antigüedad entre las actuales en servicio y la segunda del Continente Americano ya que inició sus trabajos oficialmente el día 12 de julio de 1921. En aquel entonces el nombre de la empresa concesionaria era Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A. Solamente son más antiguas que Mexicana la aerolínea holandesa KLM, la colombiana Avianca y la australiana Qantas.

## Los pioneros

El fin de la Primera Guerra Mundial dejó sin trabajo a los pilotos militares.

De aquella época es esta anécdota: Un periodista norteamericano le pregunta a un piloto: "¿Cuál es el mayor peligro para un aviador?" y éste le responde: "Morirse de hambre".

Pero quienes han probado las mieles del vuelo difícilmente regresarán a otra actividad que no sea seguir volando. ¿Qué pueden hacer los pilotos y qué pueden hacer los aviones si no es

volar?. Los pilotos y los aviones que con el armisticio de 1918 se quedaron sin actividad no tuvieron más remedio que regresar al aire, pero esta vez no para combatir sino para divertir y servir a la gente.

Las fábricas, al quedarse sin clientes militares, vendieron sus existencias a precio de remate; los pilotos compraron esos aviones con los pocos ahorros que habían podido hacer en el frente o los pidieron a crédito. Así nacieron tres importantes actividades que fueron las principales promotoras del aerotransporte: el circo aéreo, el transporte de correo y las aerolíneas pioneras.

El circo creó una nueva forma de vuelo, el "barnstorming" y una nueva clase de pilotos, los "barnstormers". Son los pilotos acróbatas, extraordinarios voladores, magníficos cirqueros y estupendos mecánicos. Ellos tuvieron que hacer de todo: volaban, cobraban, se colgaban de las alas y daban mantenimiento a los aviones y a los motores.

Coincidiendo con la toma de posesión del general Alvaro Obregón como Presidente Constitucional de la República Mexicana, dos aviones Lincoln





Avión Lincoln Standard, de la Nebraska Aircraft Corporation, con el que se inició Mexicana de Aviación.

Standard llegaron a la capital del país procedentes de la fábrica Nebraska Aircraft Corporation, establecida en Lincoln, Nebraska, para formar parte de una empresa que estaba organizando en la República el señor L.A. Winship, quien ostentaba la representación de dicha fábrica. Aprovechando la magna ceremonia los pilotos portaban cartas de importantes funcionarios y personalidades de los Estados Unidos para sus similares de México. El vuelo con escalas tuvo el siguiente trayecto sobre territorio nacional: El Paso, Chihuahua, Torreón, Monterrey, San Luis Potosí, Querétaro y México.

Con estos aviones y nueve iguales y de la misma procedencia se integró la empresa Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A. con oficinas en el 105 de W. Houston Street en San Antonio, Tex., Hotel Imperial de Tampico, Tamps. y 2a. de Capuchinas

número 40, despacho 4, en la Ciudad de México. El presidente de la misma era el señor L.A. Whinsip, el vicepresidente el señor E.C. Hammond, el secretario/tesorero el señor H.J. Lawson y como ingeniero consultor contrataron al ingeniero Juan Guillermo Villasana.

El día 20 de septiembre del año de 1920, actuando como Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas el ingeniero Pascual Ortíz Rubio, se creó una Sección Técnica de Navegación Aérea dependiente del Departamento de Inspección Administrativa de los Ferrocarriles y nombraron encargado de la misma al ingeniero Juan Guillermo Villasana, quien consagró todo su esfuerzo y talento a promover los servicios de la incipiente aviación civil.

La Compañía Mexicana de Transportación Aérea tenía ya varios aviones en el país y estaba realizando numerosas actividades por diversos lugares de la



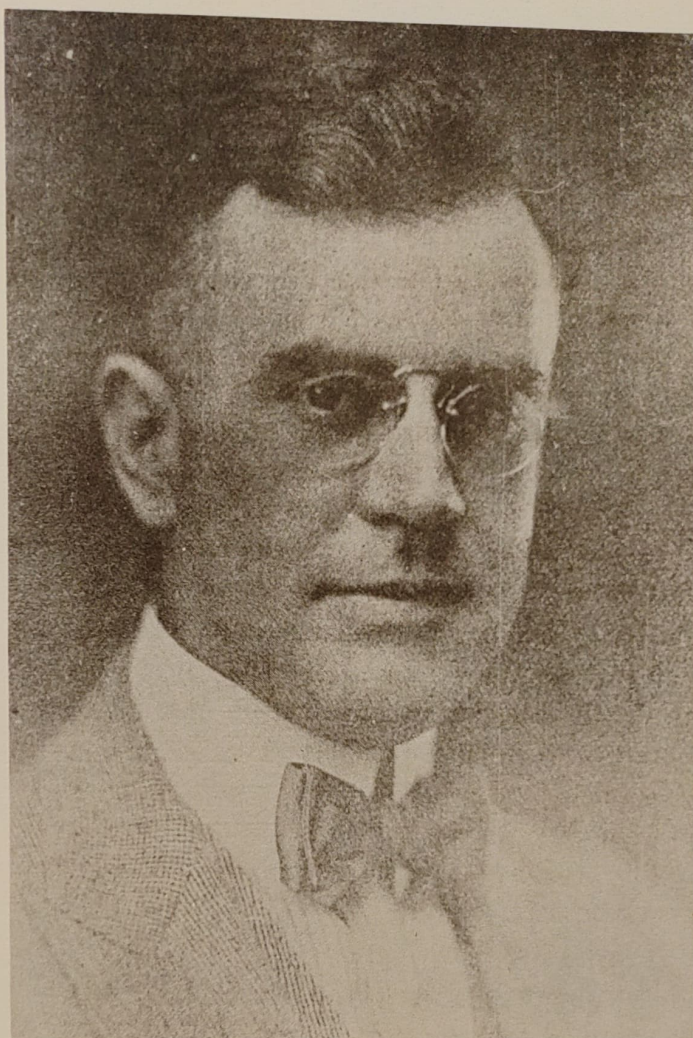
República, promoviendo la venta de los aviones Lincoln Standard y obtuvo la Concesión Número 1, Contrato Número 1, el 12 de julio de 1921, para realizar vuelos radiales de Tampico a la Ciudad de México, San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey, Nuevo Laredo y Matamoros.

## Estadísticas

Para cuando llegó su transformación, tres años después, la Compañía Mexicana de Transportación Aérea había realizado una labor impresionante y desde luego sin precedentes en nuestro país.

En lo que se refiere a exhibiciones aéreas se realizaron un total de 60, distribuidas entre las siguientes poblaciones: Laredo 1, Saltillo 2, Monterrey 1, San Luis Potosí 4, Ciudad Victoria 2, Tampico 8, Querétaro 5, Pachuca 2, Morelia 3, León 2, Aguascalientes 2, Ciudad de México 4, Veracruz 5, Tlacoatalpan 3, Alvarado 1, Toluca 1, Tepic 1, Mazatlán 1, Chihuahua 1, Torreón 1, Ciudad Juárez 1, Oaxaca 5, Puebla 3 y Tuxpan 1. Un informe especial de la propia empresa calcula en 500 mil las personas que asistieron a estas exhibiciones del circo aéreo.

En cuanto a los vuelos especiales, (eventuales decían entonces y hoy decimos de fletamento o "charters"), se realizaron los siguientes: El Paso-Chihuahua-Torreón-Monterrey-Salttillo-San Luis Potosí-Querétaro; México-San Luis Potosí; San Luis Potosí-Tampico; Laredo-Monterrey-Salttillo-San Luis Potosí-Tampico (3 veces); Laredo-Monterrey-Ciudad Victoria-Tampico (3 veces); México-Querétaro-Guadalajara y regreso (2 veces); San Luis Potosí-Guadalajara; Guadalajara-Tepic-Mazatlán y regreso; México-Morelia y regreso (2 veces); México-Guanajuato-León y regreso (2 veces); México-Tuxpan (2 veces); México-Pachuca y regreso (2 diurnos y 1 nocturno); León-Aguascalientes (2 veces); Aguascalientes-México (2 veces); México-Veracruz; Veracruz-Tlacoatalpan-Al-



George L. Rhil, fundador de la Compañía Mexicana de Aviación.

varado y regreso (2 veces); México-Toluca y regreso, Guadalajara-Colima y regreso; México-Puebla y regreso (2 veces); Veracruz-Tuxpan y regreso; México-Iguala y regreso y Tampico-Brownsville y regreso.

En el aspecto de vuelos regulares entre las ciudades concesionadas las estadísticas disponibles son algo menos exactas, pero se dispone de esta información inapreciable:

Entre México y Tampico 39 vuelos redondos.

Entre Tampico y Tuxpan 68 vuelos redondos.

Entre Tampico, Ciudad Victoria y Monterrey, varios vuelos redondos.

A diferentes puntos de la región petrolera de Tamaulipas, numerosos vuelos.

Con el objeto de contribuir a la formación de personal técnico la empresa





Edward J. Snyder fue uno de los primeros pilotos de Mexicana.

fundó una escuela de vuelo en Tampico y al fusionarse para formar la nueva razón social ya se había recibido como piloto civil el mexicano Manuel Guzmán Willis y varios más estaban en entrenamiento.

Entre otros servicios, la Compañía Mexicana de Transportación Aérea realizó de carácter militar para la Secretaría de Guerra y Marina y para la Comandancia Militar de Tamaulipas en acción de guerra. También efectuó vuelos de fotografía aérea con fines cartográficos y geológicos y para el Servicio Postal Aéreo.

En estos tres años la compañía efectuó un total de 1,956 horas de vuelo, recorrió 195,600 kilómetros y transportó 1,248 pasajeros. En este tiempo solamente hubo un accidente fatal muriendo un pasajero debido a que por haberse realizado un aterrizaje de emergen-

cia en despoblado no pudo ser atendido del golpe con la suficiente prontitud.

## La gran empresa

Las arenas de la playa de Tampico reverberaban bajo el intenso sol del Golfo. Una multitud se apiñaba para ver como un pequeño avión se alzaba penosamente en el aire y sobrevolaba un automóvil en marcha. Del avión descendía una escala y por ella una persona, sin desprenderse de su agarradera, peleaba contra el automovilista. Aeroplano y automóvil seguían una marcha simultánea por la playa hasta que el acróbata del aire se dejaba caer dentro del automóvil y finalmente dominaba a su conductor, quien se suponía era un peligroso delincuente que huía después de perpetrar un supuesto y alevoso crimen. Una vez más el bueno derrotaba al malo y el público aplaudía entusiasmado la espectacular victoria del héroe del aire.

En una de las múltiples actuaciones del circo aéreo, entre los espectadores se encontraba un hombre que tenía muchos problemas para que sus negocios marcharan todo lo seguros y eficientes que él deseaba. Se llamaba George L. Rhil, perforador de pozos de petróleo cuyas nóminas tenía que transportar por inseguros caminos infestados de malhechores por lo que eran frecuentes los atracos. La gran imaginación y el espíritu emprendedor de Rhil encontraron en los aviones del circo una solución perfecta: si un pasajero podía descender desde el avión y posarse sobre el automóvil en marcha, con mayor facilidad podría lanzarse una bolsa de dinero sobre un lugar determinado.

Rhil y Lawson hicieron el negocio y el primero contrató servicios de la Compañía Mexicana de Transportación Aérea cuyos aviones Lincoln Standard comenzaron a volar periódicamente sobre los campos de perforación y explotación de petróleo localizados en la intrincada Huasteca Tamaulipeca





Un Lincoln Standard en el campo de Tampico.

llevando el dinero de las “rayas”. Un buen día, el pasajero encargado de lanzar las bolsas de dinero sobre los lugares previamente marcados, se distrajo y dejó caer su preciada mercancía a des-tiempo perdiéndose en la espesura. Nunca apareció, pero se hizo necesario perfeccionar el sistema y se elaboraron unos paracaídas rudimentarios con tela de seda que don Jerónimo Arango, comerciante del Puerto de Tampico, importaba especialmente de Inglaterra. Los paracaídas frenaban el descenso de las bolsas del dinero y el lugar de la caída era visible a gran distancia.

Otros hombres de negocios establecidos en Tampico solicitaron y obtuvieron una nueva concesión para transporte aéreo entre las ciudades de México y Tampico, ya que la Compañía Mexicana de Transportación Aérea hacía frente a diversos problemas con detrimento de la regularidad del servicio. Se trataba del Sr. William L. Mallory, quien el 11 de Julio de 1921 recibió el contrato número 3 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para

atender la ruta aérea México-Tampico.

Los señores Winship, Hammond y Lawson vendieron sus efectivos al señor Rhil. Este se asoció con Mallory y decidieron cambiar el nombre de la empresa y dotarla de mayores recursos ya que el transporte aéreo en México tenía un interesante porvenir. El día 24 de agosto de 1924, ante el notario público licenciado Eduardo Rodríguez Cañedo de la Ciudad de Tampico, se escribió la formación de la Compañía Mexicana de Aviación. Rhil aportó los tres aviones Lincoln Standard, motores y refacciones; Mallory un contrato y concesión para volar la ruta México-Tampico otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; el señor Carl V. Schalaet 18,000 pesos y el señor Randall G. Piper 2,000 pesos. El capital social de la empresa se estimó en 50,000.00 pesos.

Ese pequeño capital, los tres aviones y la breve ruta concesionada se habían transformado en la que hoy es la aerolínea más grande de Iberoamérica, cuya flota está integrada por 45 aviones jets.





Los primeros mecánicos de Mexicana junto a un Lincoln Standard.

Pero, decíamos al inicio de nuestro capítulo, que Mexicana era la cuarta aerolínea más antigua del mundo. Quiere eso decir que solamente hay otras tres que la superan en antigüedad; nos referiremos a ellas.

## KLM

Un oficial de la aviación militar holandesa de 30 años de edad, Albert Plessman, fundó el día 7 de octubre de 1919 la compañía Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, en castellano Líneas Aéreas Reales Holandesas (KLM), utilizando un avión rentado. Sin embargo, en mayo de 1920 esta aerolínea cubría ya la primera ruta internacional entre Rotterdam y Londres y su DH-9 aterrizaba en el primer viaje a Coydrón cargado de periódicos. Ese mismo año Plessman pudo adquirir aviones en propiedad.

Había nacido KLM, una de las aerolíneas de mayor tradición en el mundo aeronáutico ligada inmediatamente a uno de los aviones que también haría historia, los Fokker, de los cuales la Compañía Real Holandesa voló todos los modelos en su larga vida.

## Avianca

El día 5 de diciembre de 1919, cinco colombianos (Rafael María Palacio, Jacobo A. Correa, Cristóbal Restrepo, Arístides Nogueira y Ernesto Cortijos) y tres alemanes residentes en Colombia (Albert Tiejen, Werner Kaemmerer y Stuart Hosie) fundaron la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) con aportaciones de 100 pesos colombianos cada uno para gastos iniciales. El día 20 de octubre de 1920 se efectuó el primer vuelo entre el puerto de Barranquilla y Girardot, con escalas en El Banco, Puerto Berrio y otros puntos ribereños del Río Magdalena. El avión empleado fué un Junker J-13, monomotor de ala baja con flotadores. Este primer vuelo duró dos días y sin embargo resultó un éxito extraordinario. A saber: de Girardot a Barranquilla había que hacer una jornada de 10 horas en ferrocarril para transbordar a un barco que subía el Alto Magdalena hasta Beltrán en lo que se empleaba día y medio; de nuevo otro transbordo al ferrocarril para pasarse en él 9 horas y realizar una nueva combinación al barco para navegar durante cinco días hasta llegar finalmente a Barranquilla, siempre y cuando el caudal de las aguas fuera propicio. En estas condiciones, no cabe duda, el éxito del transporte aéreo estaba asegurado.

SCADTA cambió varias veces de dueño y de nombre, transformándose en la aerolínea que hoy, totalmente de propiedad gubernamental, es Avianca.

## Q.A.N.T.A.S.

Detrás de estas siglas tan largas se oculta un nombre más largo aún: el de la aerolínea australiana más importante cuya fundación se remonta al día 16 de noviembre de 1920 en que se registró oficialmente a la empresa Queensland and Northern Territory Aerial Service que, envuelta en el polvo de las carretas de los colonizadores, tuvo un éxito ini-





Cuatro aviones Lincoln Standard y un Fairchild de Mexicana en el campo de "El Moralillo".

cial extraordinario debido a las grandes distancias del país, a lo deshabitado del mismo y a la escasez de vías de comunicación. La aerolínea empezó sus servicios con dos aviones que pertenecieron a la RAF y que fueron previamente modificados; uno era un Avro biplano y el otro un BE-2E. En 1924 la compañía compró su primer avión de pasajeros un De Havilland 50, para seis viajeros cómodamente instalados en cabina cerrada. Qantas, tan alejada del mundo como su país de origen —hoy tan cerca de todo el mundo gracias al jet— tuvo que hacer frente a problemas muy peculiares y en 1926 necesitó fabricar sus propios aviones con licencia británica. La historia de QANTAS es tan larga y tan interesante como la de tantas otras aerolíneas pioneras, pero no es nuestra intención relatarla aquí, sino simplemente dejar constancia de la fecha de fundación de las aerolíneas que aún prestan servicio y cuya antigüedad es



Taller de Hélices de Mexicana.

mayor que la de Mexicana de Aviación. Después de KLM, Avianca y QANTAS, sigue Mexicana.

No cabe duda que algunos países tuvieron compañías de transporte aéreo con anterioridad a México; pero, entre las aerolíneas aún en servicio, Mexicana es la cuarta del mundo por orden de antigüedad.

Las demás, fueron después.





C. LAZZERI



# EL PRIMER PARACAIDISTA MEXICANO

Lamberto Alvarez Gayou, famoso por sus grandes hazañas deportivas y por ser pionero en la organización del deporte "amateur" en el país, fue el primer paracaidista mexicano por haber realizado un salto el 12 de enero de 1922, lanzándose provisto de un paracaídas desde un biplano Farman.

## Los deportes aéreos

Superada la etapa inicial de la aviación en México con Braniff, Lebrija y otros, aquélla tomó un carácter netamente militar. Villasana, Ruíz y los Aldasoro fueron captados por los militares encabezados por Salinas Carranza.

Las actividades aéreas civiles apenas tomaban nuevo cuerpo con el inicio de los años veintes.

## El deportista

Lamberto Alvarez Gayou fue un consumado practicante del deporte, culminando la práctica del atletismo "amateur" cuando en mayo de 1916 ganó los campeonatos nacionales de pentatlón y decatión en Puebla represen-

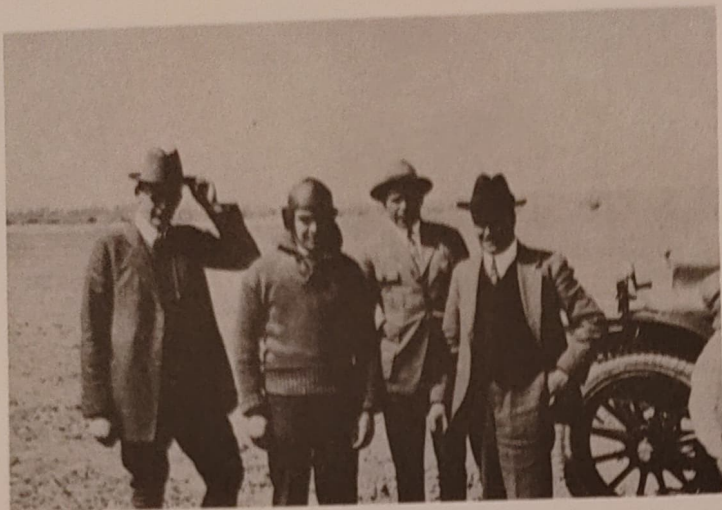
tando a la Escuela Nacional de Ingenieros. Por haber sido el único atleta que logró esta hazaña tiene un lugar de honor en el Salón de la Fama Deportiva "Helmus Hall" de Hollywood.

Toda su vida la dedicó a la promoción social del deporte "amateur" y, cuando terminó obligatoriamente la etapa de práctica, se dedicó a la organización de estas actividades. En esta labor desempeñó puestos en la Universidad Nacional Autónoma y fué el primer Director de Educación Física de la Secretaría de Educación Pública. También le cupo el honor de ser uno de los fundadores del Comité Olímpico Mexicano y de la Confederación Deportiva Mexicana, organismos de los que fué Secretario y Presidente, respectivamente.

Fué un gran colaborador del movimiento olímpico internacional y es autor de numerosos libros, folletos y programas sobre organización y promoción del deporte "amateur" que le han valido numerosas condecoraciones de diversos países y comités olímpicos.

Pues bien, Lamberto Alvarez Gayou se ofreció como voluntario para hacer





Lamberto Alvarez Gayou y sus amigos en Balbuena la mañana del 12 de enero de 1922.

una demostración en México con un paracaídas de fabricación alemana.

### El avión

El avión seleccionado para tal acontecimiento fue un Farman F. 50 de la Fuerza Aérea Mexicana tripulado por el piloto Carlos Santana.

El Farman era un biplano con estructura de madera revestido de tela. Tenía dos motores Salmson y unas alas de gran envergadura.

Este avión nació en 1918, cuando terminaba la I Guerra Mundial, como bombardero y estaba proyectado con una ametralladora al frente del tripulante anterior.

### El salto

La cita fué en el Campo Militar de Balbuena la mañana del día 12 de enero de 1922.

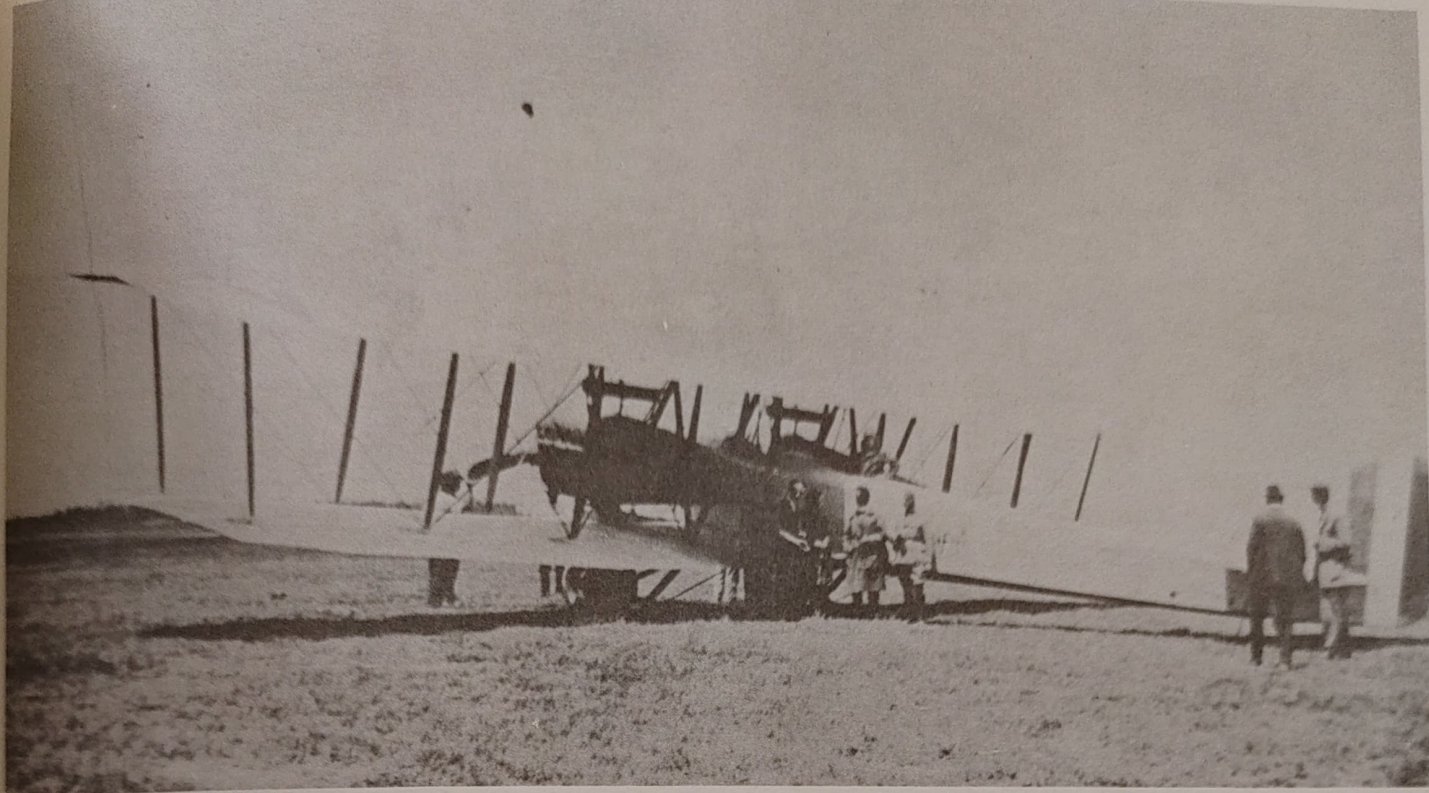
Entre otras personas se encontraban presentes varios mandos militares encabezados por el teniente coronel Alfredo Lezama., funcionarios de la casa Siemens en México y periodistas.

Lamberto Alvarez Gayou llevaba botines, pantalón y suéter de lana, casco protector de motociclista y "goggles". En la cabina de mando se instalaron el piloto Santana y el ingeniero Silverio



El primer paracaidista mexicano sube a la cabina abierta del Farman.





Momento antes del despegue.

Rivera Hoyer. En la posterior se introdujo el paracaidista. Eran las 10:30 de la mañana.

Después del carreteo y despegue el avión tomó altura sobre el Valle de Anáhuac para cumplir su misión.

Exactamente a las 11:20 y cuando el pesado biplano Farman se encontraba a 1,400 pies sobre el terreno, llegó la hora del salto.

Lamberto Alvarez Gayou, el protagonista, lo recuerda así:

“Cuando llegó el momento de lanzarme, Rivera Hoyer me dió una palmada en el hombro. Aproveché un viraje del avión para ponerme de pie sobre el borde de la cabina descubierta y me tiré al vacío como si fuera en un clavado”.

“En una fracción de segundo vi alejarse el avión. El paracaídas se había soltado de las cuerdas que lo sujetaban al avión para que se abriera con el jalón”.

“Yo hice varios movimientos para acomodarme adecuadamente y estaba un poco mareado. De pronto temí dar la vuelta y caer sobre mi paracaídas y que este resultara mi mortaja”.

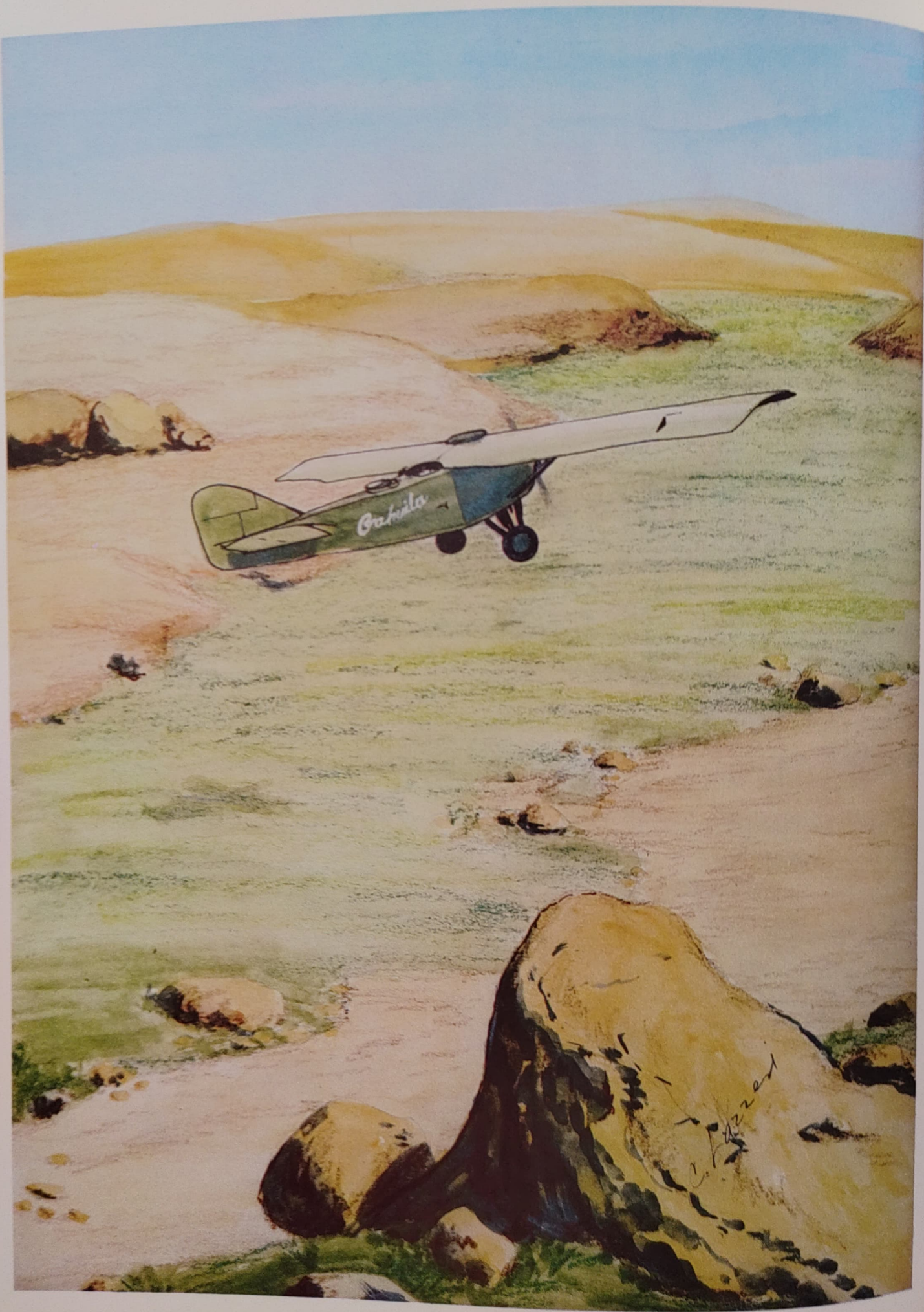
“Luego sentí un intenso sufrimiento pues me aproximaba a unas torres de electricidad en las que podía resultar fulminado. Pasé cerca del Gran Canal de desagüe y accioné la cuerda que frenaba la velocidad de caída y...”

“Caí en un corral de toros de lidia. El caporal se acercó espantado y alejó los animales. Esto me dió tiempo para saltar una cerca. Ya más tranquilo doblé el paracaídas y comencé a caminar la carretera en la que ya había varios automovilistas que me aplaudían frenéticamente y hasta me subieron a hombros”.

Lamberto Alvarez Gayou recibió dos testimonios de este salto. Uno fue un documento firmado tres años después por Alberto Salinas Carranza y otro una carta de Siemens de México en la que, entre otras cosas, se hace mención a un reloj que la empresa regaló al paracaidista como recuerdo de la hazaña.

Al cumplirse el Cincuentenario de este acontecimiento la Secretaría de la Defensa Nacional y la Comandancia de la Fuerza Aérea Mexicana condecoraron a Alvarez Gayou con la Medalla al Mérito Técnico Militar.







# UNA HAZAÑA EN “TOLOLOCHE”

El capitán Emilio Carranza Rodríguez, tripulando un avión monomotor Quetzalcóatl II de fabricación nacional, voló desde la Ciudad de México hasta Ciudad Juárez, sin escalas, cubriendo una distancia de 1,800 kilómetros en 10 horas y 48 minutos, el día 2 de septiembre de 1927.

Fué hasta entonces el vuelo más largo realizado por un piloto mexicano.

## El piloto

Emilio Carranza Rodríguez nació en Villa de Ramos Arizpe, Coahuila, el día 9 de diciembre de 1905, hijo de don Sebastián Carranza y doña María Rodríguez.

Era sobrino-nieto de don Venustiano Carranza, Primer Jefe del Ejército Constitucionalista y después Presidente de la República y sobrino de Alberto Salinas Carranza, pionero y forjador de la aviación nacional.

A principios de 1911 la familia Carranza se vió obligada a abandonar el país y se instaló en San Antonio, Texas.

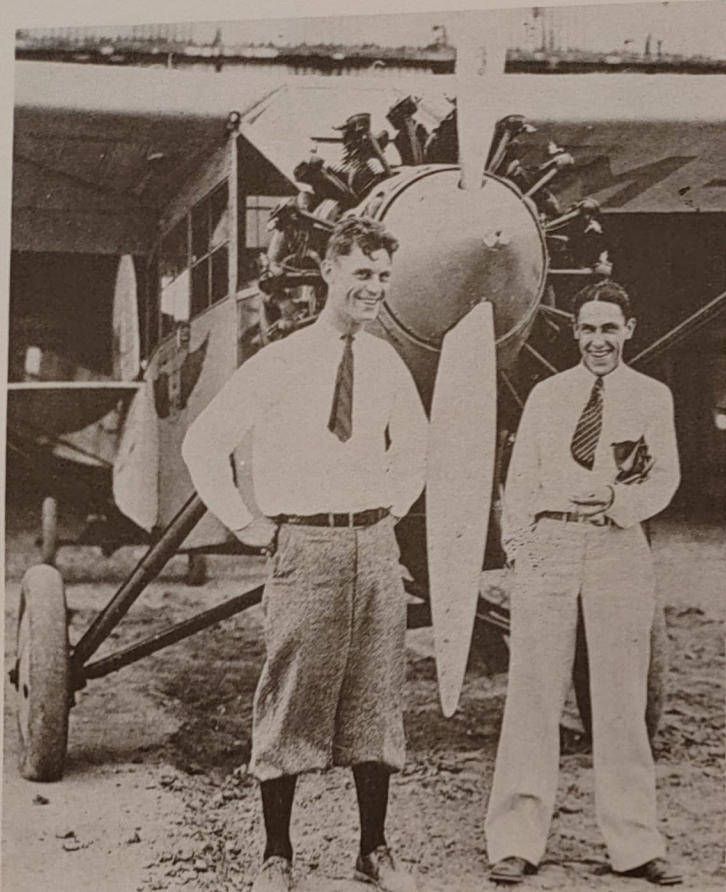
Al triunfo de la Revolución don Se-

bastián Carranza y su familia se radicaron en la Capital de la República. En 1917, ya en pleno funcionamiento de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas y de la Escuela de Aviación, Emilio Carranza, con solamente 12 años de edad, iba todos los días a Balbuena en compañía de su tío Alberto Salinas Carranza. Su espíritu inquieto y retador lo llevó a mezclarse con los pilotos, los técnicos, los mecánicos y los aviones sin perder detalle. Allí nació su vocación de piloto pero tuvo que esperar algunos años hasta cumplir la edad exigida por los reglamentos de la Escuela.

A la muerte de don Venustiano Carranza, la familia de Emilio emigró de nuevo a Estados Unidos, instalándose en Eagle Pass y posteriormente en San Antonio y en estas ciudades completó sus estudios.

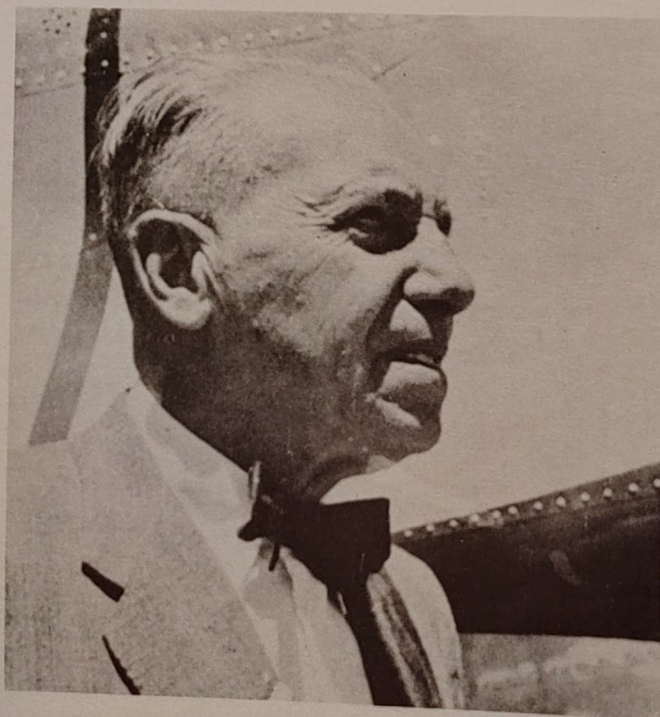
De nuevo en la Ciudad de México Emilio Carranza, cuya vocación era firme, hizo los exámenes de ingreso en la Escuela Militar de Aeronáutica el día 2 de julio de 1923. Era director del plantel el coronel Gustavo Bazán y subdirector el coronel Francisco A. Cuenca.





Emilio Carranza y Edward Snyder junto a un Fairchild de Mexicana.

Entre sus profesores se encontraba el ingeniero Juan Guillermo Villasana, que luego sería su gran amigo y consejero, quien impartía las materias de aeroplanos, mecánica y motores.



El ingeniero Angel Lascurain y Osio, constructor de los aviones "Quetzalcóatl".

Entre sus compañeros de estudio se encontraban muchos jóvenes que luego habrían de dejar huella de la aviación mexicana: Antonio Cárdenas Rodríguez, Arturo Jiménez Nieto, Luis Boyer, Rodolfo Torres Rico, Carlos Roviroso, David Chagoya y otros.

Emilio Carranza se distinguió tanto en los estudios teóricos como en los prácticos, mostrándose sumamente serio, aplicado, puntual y disciplinado. El día 14 de enero de 1926 recibió el título de Teniente Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Mexicana.

Poco después marchó a Estados Unidos a comprar un avión con el que planeaba realizar grandes hazañas. El día 20 de junio de 1926 adquirió en Chicago un avión Lincoln Standard equipado con motor Heso de 180 hp. y proyectó llegar a México siguiendo esta ruta: Chicago-Moline-St. Joseph-Kansas City-Wichita-Oklahoma City-Fort Worth-San Antonio-Laredo-Monterrey-San Luis Potosí-Ciudad de México.

En su escala en Oklahoma City se vio requerido a realizar un aterrizaje de emergencia por falta de combustible, pero cuando se había enfilado a un campo de labor vió a una mujer que se encontraba en su trayectoria por lo que hizo un viraje brusco y se estrelló contra unos árboles. Emilio Carranza y su hermano que lo acompañaba en el vuelo, tuvieron que ser hospitalizados pero sanaron pronto y regresaron a México.

Apenas habían transcurrido tres meses del accidente cuando Emilio fue destinado a la escuadrilla que participaba en Sonora en la llamada "campana de El Yaqui" a las órdenes del mayor P.A. Gustavo G. León. Se distinguió por la eficacia con que cumplió todas las misiones que se le encomendaron comportándose con serenidad y arrojo. Al terminar la campana fué ascendido a capitán.

## El avión

El destino unió a dos hombres, que





Avión "Quetzalcóatl" 3-E-130, primero de la serie.

serían importantes para la aviación mexicana: Gustavo Salinas Camiña, jefe del Departamento de Aeronáutica Militar de la Secretaría de Guerra y Marina y al Ingeniero Angel Lascuráin y Osio, director de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. Ambos promovieron de nuevo la construcción de aviones concebidos y diseñados en México, actividad que se había interrumpido en 1920.

A las órdenes de Lascuráin trabajaban varios ingenieros que luego destacarían con luz propia: Eduardo Díaz Escobar, Agustín Enríquez, Antonio Sea, Mariano Domínguez Aguirre, Francisco del Collado, Alfonso Amador y Luis Garduño. Este equipo realizó su primer trabajo de diseño proyectando un biplano de observación.

Después diseñaron y fabricaron un monoplano rígido de ala baja y dos plazas lado a lado. Fue bautizado con el nombre de "Sonora" y enviado a Brasil con motivo de las fiestas de la independencia, donde causó un gran impacto por lo avanzado de su línea. Durante muchos años prestó servicios como entrenador sin sufrir ningún percance.

Como premio, el ingeniero Lascuráin fué enviado a Europa a conocer los adelantos de la industria aeronáutica del Viejo Mundo.

Los ingenieros mexicanos ya estaban trabajando en el diseño de nuevas alas que permitieran la fabricación de aviones monoplanos, independientemente de su peso y tamaño. En aquella época. El reto era importante pues se trataba de desarrollar una tecnología totalmente nueva y desafiar normas establecidas y probadas.

Lascuráin regresó de Europa donde había ratificado lo conveniente de los trabajos de los técnicos mexicanos y trajo de Alemania una pequeña información sobre el perfil de ala "Goettingen 430" que estaba en investigación en ese país.

La construcción de un monoplano rígido presentaba numerosos problemas de cálculo de vigas, peraltes, cargas y centros de presión. Después de numerosas pruebas estáticas se procedió a fabricar el primer avión Quetzalcóatl totalmente de madera por lo que se le dió el apodo de Tololoche. Era un monomotor de ala alta de gran rendi-





El ingeniero Angel Lascurain y Osio, constructor y el general Gustavo Salinas Camiña, director de Aeronáutica Militar, en la época en que los "Quetzalcóatl" se fabricaron en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.

miento, con fuselaje aerodinámico parecido al cuerpo de un pez, que fué volado por primera vez en 1922 por el piloto francés Joe Lievre.

Por aquellos días se recibió en la Dirección de Aeronáutica Militar una invitación para que México participara en las carreras internacionales de Daytona, Ohio, USA., que habrían de efectuarse los días 2, 3 y 4 del mes de octubre de ese año. Uno de los principales eventos era la carrera por el trofeo Liberty que exigía que las aeronaves participantes reunieran ciertos requisitos, entre ellos estar equipadas con motor Liberty.

El general Salinas Camiña y el ingeniero Lascurain, sabedores de las magníficas características del avión 3E-130 Quetzalcóatl, decidieron fabricar

uno para que participara en el mencionado evento.

Lamentablemente sólo se construyó un modelo que se accidentó en los vuelos de pruebas perdiendo el tren de aterrizaje. Ya no había tiempo para repararlo, desarmarlo y llevarlo por ferrocarril a Daytona, pero de todas formas el coronel Salinas Camiña determinó que una delegación de técnicos mexicanos asistiera a las competencias en calidad de observadores. Viajaron a los Estados Unidos el ingeniero Angel Lascurain y Osio, Leopoldo Aréchiga, Eduardo Díaz Escobar y Mariano Domínguez Aguirre. Los mexicanos llevaron una serie de fotografías del Quetzalcóatl que causó verdadera sensación entre los técnicos reunidos en Daytona. Simplemente no podían creer que aquel avión se hubiera construido en México.

Poco tiempo después hasta el propio Departamento de Estado de Washington pidió información sobre dónde habían estudiado los técnicos mexicanos que habían diseñado y construido el Quetzalcóatl.

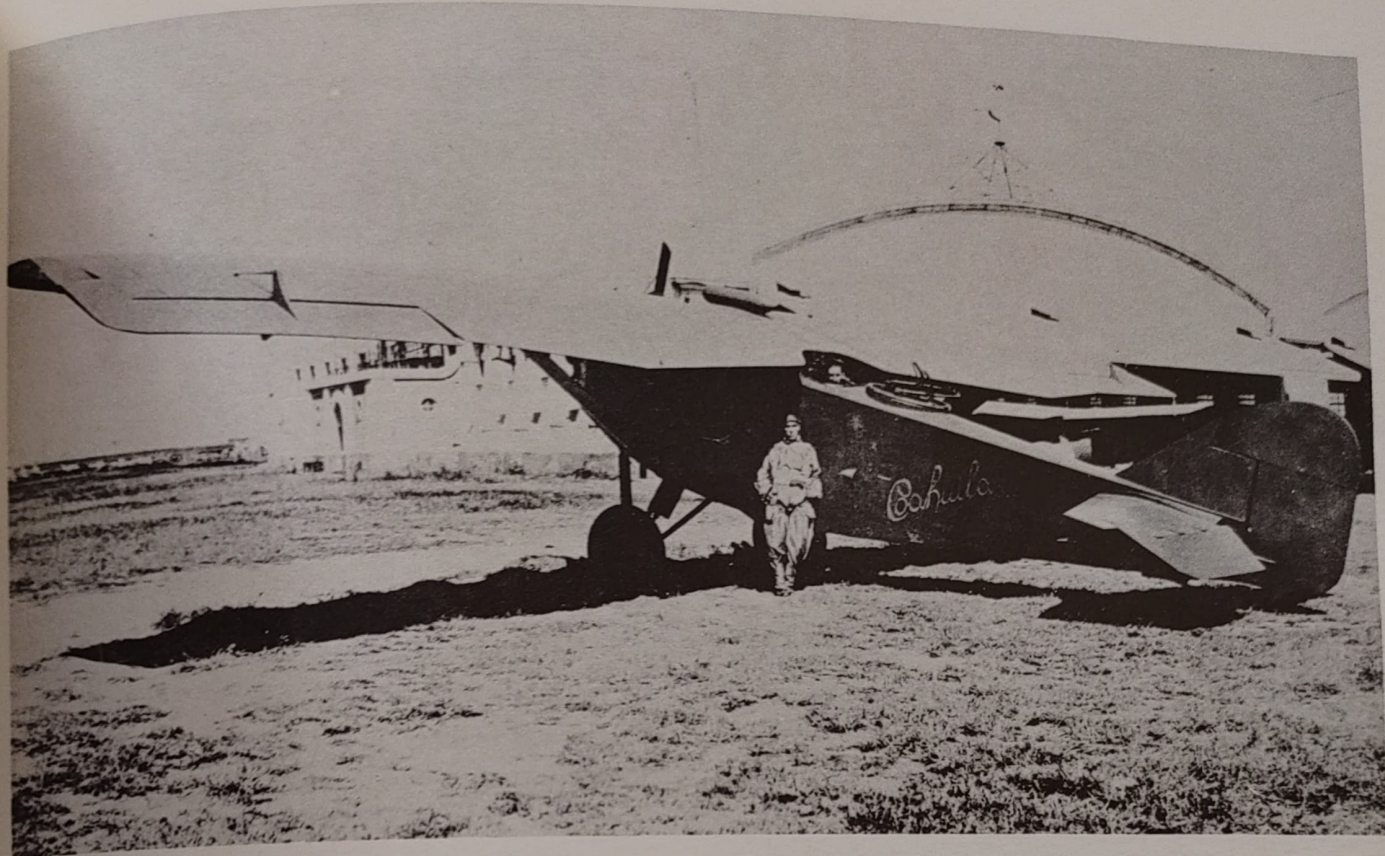
Se llegaron a fabricar un total de cinco aviones con ligeras variantes entre ellos, especialmente en lo que se refiere al tipo de motor.

Al ser cambiado el general Gustavo Salinas Camiña los nuevos jefes ordenaron dismantelar los Tololoches por considerarlos inseguros. Uno de ellos se salvó milagrosamente de la destrucción y fue guardado en un rancho de Iztapalapa donde estuvo varios años olvidado.

## El vuelo

El capitán Emilio Carranza, que seguía soñando con realizar grandes vuelos, logró rescatar el Quetzalcóatl y él mismo dirigió las reparaciones para ponerlo en condiciones de vuelo. Fue equipado con un motor alemán BMW de 185 hp. Después de hacer los vuelos de prueba necesarios y que resultaron perfectos, el piloto mexicano se reportó listo para realizar un vuelo sin escalas





Emilio Carranza junto al avión ya bautizado "Coahuila".

entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez.

Este vuelo despertó gran interés entre las gentes de aviación y el pueblo en general, pues sería el vuelo más largo realizado por un piloto mexicano. Para tan memorable hazaña Emilio Carranza bautizó el avión con el nombre de Coahuila como homenaje a su Estado natal.

El viernes día 2 de septiembre de 1927, a las 5:50 horas de la mañana, el avión Coahuila despegó del campo de Balbuena dejando en tierra un ambiente de ansiedad y esperanza. A pesar de sus 850 kilogramos de carga útil, el avión se elevó con facilidad en el ligero aire del Valle de Anáhuac y con los 185 hp. de su motor se enfrentó al legendario vuelo.

Pocas horas después, a través de una línea telegráfica reservada especialmente para transmitir información del vuelo, las autoridades fueron teniendo noticias del paso del avión por diferentes ciudades y pueblos. Luego, estas noticias las pasaron a varios periódicos que pusieron pizarrones con datos del

viaje, entusiasmando así a toda la Ciudad de México que terminó por estar pendiente de la marcha del vuelo: a las 8:25 reportaron a Emilio Carranza en San Luis Potosí y a las 10:00 en Torreón. Por Escalón pasó a las 12:20, por Díaz a las 13:00 y las 13:23 por La Cruz. A las 4:44 reportó Chihuahua, a las 15:10 lo divisaron en Gallegos y a las 15:17 en Moctezuma. A las 15:55 pasó por Villa Ahumada y a las 16:06 por Lucero. ¡La victoria está a punto de consumarse!

A las 16:48 el Quetzalcóatl llegó exitosamente a su destino: Ciudad Juárez, donde Carranza fue recibido triunfalmente.

### Al borde de la tragedia

En la aviación mexicana hay numerosos acontecimientos que han sido y son motivo de controversia. En este vuelo Emilio Carranza se plantea una interesante polémica que, desde luego, ni quita ni pone nada a la grandeza de la hazaña, pero que es digna de mencionarse.

Se cuenta que, poco después de pasar





El teniente Carranza listo para iniciar su vuelo.

por Torreón, Emilio Carranza tuvo una seria emergencia que puso en peligro el éxito del vuelo y su propia vida. El escape del motor BMW de 185 hp. se pro-



Emilio Carranza en Ciudad Juárez.

yectaba hacia la parte superior del avión sobre el borde de ataque de las alas. Debido al recalentamiento, a las vibraciones o a una posible oxidación por el tiempo que el avión estuvo abandonado, el tubo se rompió y los gases del escape se proyectaron directamente sobre una ala, que como todo el avión, era de madera. Después de ahumarse buena parte comenzó a quemarse. Carranza, dándose cuenta del peligro que esto suponía, oteó el horizonte y cambió de rumbo para dirigirse hacia unas nubes que presagiaban tormenta. Al penetrar en ellas la lluvia apagó el fuego.

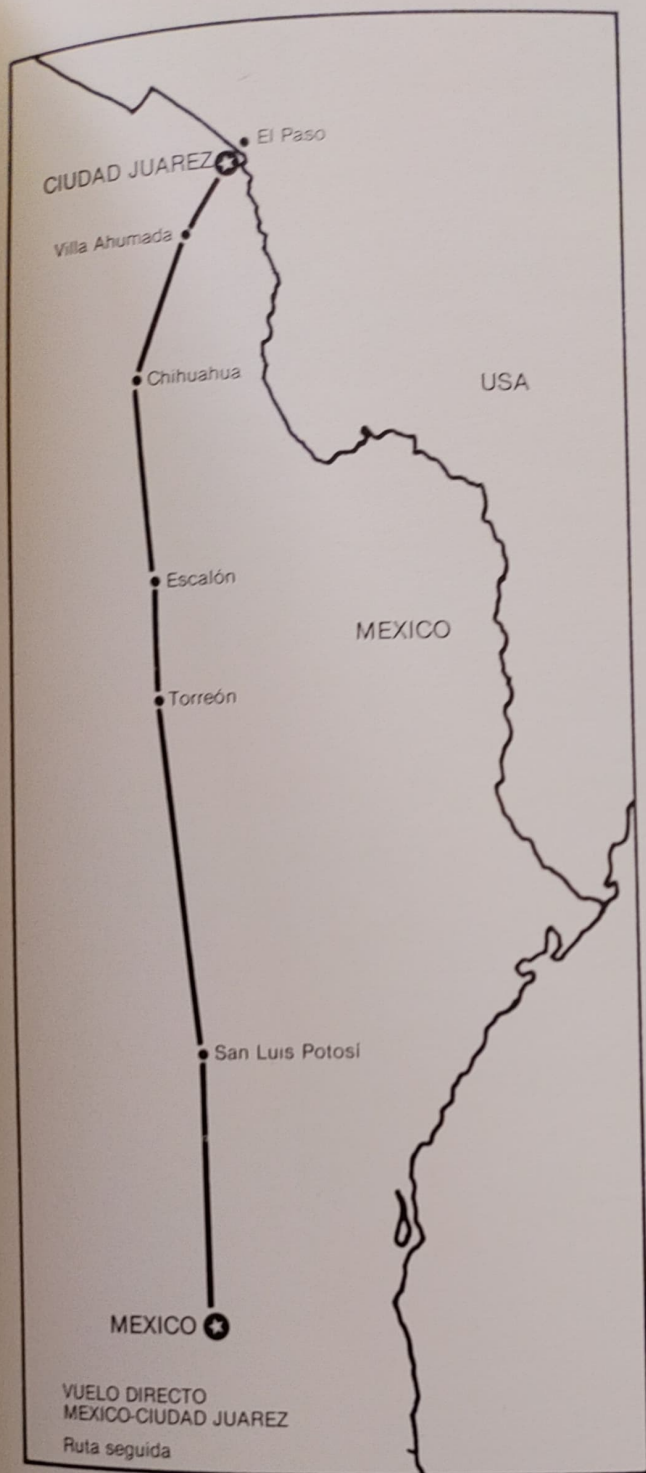
Este relato está totalmente de acuerdo con las aseveraciones del ingeniero Juan Guillermo Villasana, quien en un trabajo sobre Emilio Carranza, asegura que el piloto se lo había confirmado.

El periodista Rómulo Velasco Ceballos, en su "Biografía de Emilio Carranza" lo refiere como cierto e, incluso, asegura que cuando el hecho lo supo el aviador Charles A. Lindbergh, dijo: "Esta hazaña no se ha realizado jamás: utilizar la tormenta para apagar un aeroplano en llamas".

Sin embargo, el general Roberto Fierro Villalobos, en su libro "Esta es mi vida", al comentar el referido suceso dice textualmente:

"Recuerdo una anécdota respecto a ese vuelo, que por aquel entonces hizo furor en el vulgo ignorante y en ella se decía que gracias a la intuición de Emilio, cuando se provocó un incendio en las alas se metió en una nube cargada de agua, apagando así el incendio y salvando su vida y el avión. Esto, como fácilmente puede comprenderse, fue una tomadura de pelo. Todo el mundo sabe que al acontecer un percance de esa magnitud no va un piloto a andar buscando una nube cargada de agua, sino en busca del lugar más cercano y propicio para aterrizar. Lo que es más, en Chihuahua y en la época del vuelo, ya quisieran los habitantes de mi tierra, no un potente cúmulus, sino aunque fuera un pobre cirrus".





## Conoce a Lindbergh

La llegada triunfal de Emilio Carranza a Ciudad Juárez coincidió con la llegada a El Paso, Texas, de Charles A. Lindbergh, quien con su Espíritu de San Luis recorría toda la Unión Americana promoviendo la aviación por cuenta de la fundación Guggenheim.

Las autoridades de la vecina ciudad fronteriza invitaron a Carranza a la recepción en honor de Lindbergh. Allí tuvieron la oportunidad de conocerse los dos pilotos e iniciaron una gran amistad que continuó cuando poco después el "Aguila Solitaria" visitó la Ciudad de México y Emilio Carranza fue uno de sus más asiduos acompañantes.



Emilio Carranza y Charles A. Lindbergh.





C. LAZZARI



# EL CORREO AEREO REGULAR

Desde el origen de las civilizaciones, en todas las épocas y culturas, ha existido algún medio de comunicación a distancia cuyas manifestaciones, formas y procedimientos, por rudimentarios que estos fueran, son el origen del servicio del correo.

Según Herodoto Ciro el Joven, emperador de Persia, ya en el siglo IV antes de nuestra era había establecido un servicio de comunicación que abarcaba todo su inmenso imperio.

El propio Herodoto lo describió así: "Nada más eficaz que el sistema de transmitir mensajes que han ideado los persas. En cada camino, de tramo en tramo, se escalonan postas de hombres y caballos que se pasan los despachos".

En el enorme Imperio Romano, durante la época de Julio César, un mensaje originado en las Galias llegaba en un mes a Roma mediante un sistema similar al persa.

## El correo en México

Los aztecas y los mayas también tenían servicios de comunicaciones a base de una especie de carrera de relevos, úni-

camente con hombres, ya que no había caballos.

Entre los aztecas los mensajeros se llamaban "paynanis" y los puntos de relevo, colocados aproximadamente cada 10 kilómetros, eran conocidos como "techialoyan". Por este sistema se podían correr casi 500 kilómetros en un día. El mensaje podía ser oral o escrito.

En la época de la Colonia se estableció un servicio de "propios".

## El servicio público

Pero todos estos sistemas de comunicación estaban únicamente al servicio de los gobernantes y la mayor parte de las veces tenían carácter militar, y por tanto, secreto.

El correo, como servicio público, nació en la Nueva España en 1580 cuando por cédula real se creó el Correo Mayor, una especie de concesión que el estado otorgó a un postor. El Correo Mayor de México instaló sus oficinas el día 27 de agosto de 1580 en una casa de la calle que aún lleva ese nombre en el centro de la Capital del País.

Pronto se instalaron oficinas postales



en Veracruz, Puebla, Oaxaca, Querétaro y Guanajuato.

Por real cédula del 27 de noviembre de 1765 el servicio postal quedó incorporado directamente al Estado.

Durante los primeros años del México Independiente el servicio postal continuó igual que en la Colonia, hasta el 21 de febrero de 1856 en que dicho servicio se reorganizó y quedó encuadrado dentro del Ministerio de Hacienda.

Hasta entonces el pago del correo lo hacía el destinatario al recibir la correspondencia. Pero como las pérdidas eran grandes, el inglés Hill ideó el sistema del pago anticipado mediante franqueo.

El primer timbre postal mexicano se emitió el día 1 de agosto de 1856 y tenía la efigie de don Miguel Hidalgo y Costilla.

En 1863 el correo pasó de Hacienda a Gobernación y se concibió como un auténtico servicio social y no solamente como una fuente de ingresos.

En 1878 México ingresó en la Unión Postal Universal.

En 1883 se promulgó el primer Código Postal Mexicano, que tuvo posteriormente muchas modificaciones.

En 1904 se creó la Dirección General de Correos que dependió de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, institución que hizo grandes esfuerzos por modernizar el servicio pos-

tal mexicano manteniendo los niveles de eficiencia que han sido tradicionales. Actualmente el Servicio Postal Mexicano es un Organismo Público Descentralizado, encuadrado en el Sector Comunicaciones.

Durante las etapas descritas el servicio de correos empleó como medio de transporte a personas, caballos, diligencias, barcos, ferrocarriles y, finalmente, aviones.

## El correo aéreo

Un de los servicios públicos que la aviación presta a la sociedad es el de la transportación de valijas postales conteniendo todo tipo de correspondencia.

El primer transporte de correo aéreo de que se tiene noticia se efectuó el día 18 de febrero de 1911 en la colonia británica de la India. El comandante Sir Walter Windham organizó una exhibición de aviones en Allahabad. Las autoridades quedaron impresionadas por el vuelo de un Bleriot monoplano con motor rotativo Gnome de 50 hp. El Comandante Windham, aprovechando la cercanía de una fiesta religiosa que hace que millones de hindúes se bañen en el Ganges, concibió un vuelo sobre el río el día de la fiesta.

Posteriormente se pensó que el vuelo podía servir para transportar correo y se obtuvo el permiso del Post Master General de las Provincias Unidas y del director del Post Office de la India.

El histórico vuelo se inició en el campo de polo. El avión sobrevoló el río ante la admiración de la multitud y 27 minutos después aterrizó en la fortaleza de Nami, donde un oficial del Servicio de Correos de Su Majestad trasladó la valija de 15 kilogramos hasta el vapor en el que continuó el viaje hasta Londres.

El piloto de tan histórica ocasión fue el francés Hanry Páquet y el avión empleado un biplano Sommer. Las cartas de aquella valija llevaban un matasellos que decía: "First Aerial Post, Allahabad, 1911" y al centro la silueta



Don Cosme Hinojosa, director general de Correos, y el licenciado Gustavo Espinosa Mireles, vicepresidente de Mexicana, firmando el contrato para la transportación del correo en avión. Presencia la escena el señor Rodolfo Berra Soto, de la SCOP y luego de Mexicana.





EL avión Fairchild "Ciudad de México", primero en transportar correo aéreo en itinerario regular.

de un avión. El matasellos cubría una estampilla del rey Eduardo VII con valor de medio Anna.

### El correo aéreo regular

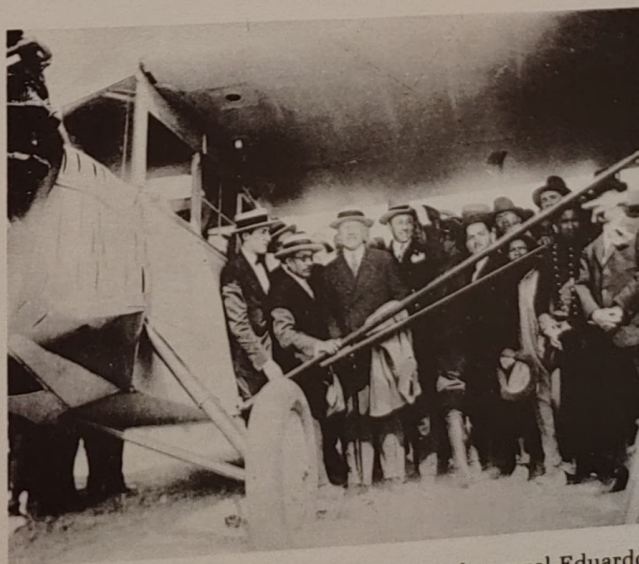
La Compañía Mexicana de Aviación había nacido en 1921, con otro nombre comercial, dedicándose a transportar dinero de los sueldos a los campos de perforación de petróleo ubicados en la Huasteca y, en forma esporádica, correo.

En 1924 se reorganizó y cambió su nombre por el actual, manteniendo su base en Tampico y ampliando los servicios de transportación de pasajeros y pequeña carga entre Tampico y Tuxpan, después entre Tampico y Matamoros y luego entre Tampico y Veracruz.

En 1928 el Gobierno de México mandó a Estados Unidos al Director General de Correos, don Cosme Hinojosa y al Jefe de Transportes de la misma dependencia, don Rodolfo Becerra Soto,

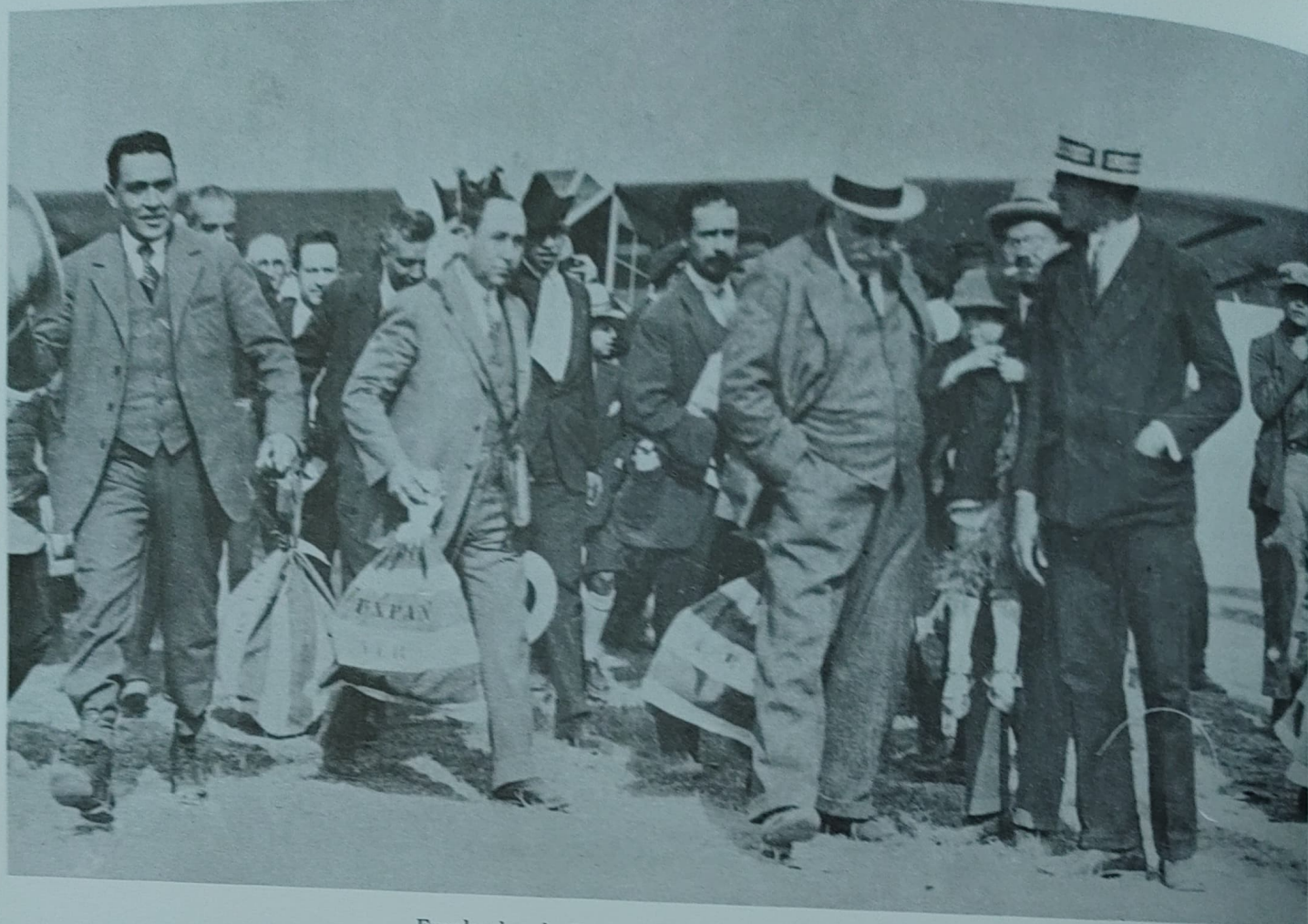
con el objeto de que lograran cotizaciones para que algunas empresas norteamericanas se hicieran cargo de la transportación del correo aéreo en México con servicios regulares. Los costos fueron muy altos y se estimó la operación incosteable.

El licenciado Gustavo Espinosa Mire-



El ingeniero Juan Guillermo Villasana, el general Eduardo Hay y el Licenciado Gustavo Espinosa Mireles junto al avión "Ciudad de México".





Empleados de Correos llevan las valijas del avión.

les, vicepresidente de la Compañía Mexicana de Aviación, ofreció por telegrama los servicios de su empresa, al parecer poco conocida de los funcionarios mexicanos.

Después de las transacciones y estudios técnicos indispensables, Mexicana aceptó hacerse cargo del servicio de correo aéreo en sus rutas por una cantidad muy inferior a la propuesta por las compañías norteamericanas.

Así llegamos al día 15 de abril de 1928. A las seis de la mañana salió del aeródromo de "El Maralillo" de Tampico el avión Fairchild de la Compañía Mexicana de Aviación, al mando del capitán Edward J. Sneyder, transportando al señor George L. Rhil, presidente de Mexicana, a dos pasajeros y a cinco valijas con correo que contenían 987 cartas y 3 paquetes. El avión aterrizó en Tuxpan donde descargó y cargó correo y de nuevo despegó rumbo a la capital de la República a donde llegó a las 9 de

la mañana aterrizando en el aeródromo de Balbuena.

El avión era esperado por el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas don Ramón Ross, por el Subsecretario de la misma dependencia general Eduardo Hay, por el Director General de Correos señor Cosme Hinojosa, por el Jefe de Transportes de la Dirección de Correos señor Rodolfo Becerra Soto, por el señor José Chávez jefe de Departamento de Estafetas, por el licenciado Gustavo Espinosa Mireles vicepresidente de Mexicana y por el ingeniero Juan Guillermo Villasana jefe del Departamento de Aviación Civil de la SCOP.

Descargado el correo y entregado oficialmente, se procedió a bautizar al avión con el nombre de Ciudad de México. Fué el general Eduardo Hay quien pronunció las palabras ceremoniales, diciendo: "Pájaro de acero, en nombre del Gobierno de la República, te bautizo



con el nombre de Ciudad de México y confío que harás honor a tan glorioso nombre y que tendrán una vida feliz que marque esta etapa de progreso". Después rompió una botella de champña en el montante de una rueda.

El Ciudad de México despegó de Balbuena a las 10 de la mañana, también al mando del capitán Sneyder, llevando 5 valijas con 1,415 cartas y 4 paquetes postales y como pasajeros a los señores general Eduardo Hay, George L. Rhil, ingeniero Juan Guillermo Villasana y Roberto Becerra Soto.

El vuelo de regreso se efectuó sin novedad y, después de la escala en Tuxpan, el Fairchild aterrizó en Tampico a las 12:15 y las piezas postales fueron distribuídas en forma especial para que llegaran de inmediato a sus destinatarios. Esta correspondencia llevó impresa la leyenda "Inauguración del Servicio Postal Aéreo Mexicano" que se puso con un sello de goma.

El transporte de correo aéreo en México había quedado establecido en forma regular. Y hasta hoy.



El Subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas, general Eduardo Hay, con otros funcionarios de la SCOP y de Mexicana, a su llegada a Tampico.







# MEXICO - WASHINGTON: GLORIA Y TRAGEDIA

1928 habría de ser un año de gloria y tragedia para la aviación mexicana pues durante esa etapa lograron algunas de sus más grandes hazañas las Águilas de Anáhuac y también tuvieron una de sus más lamentables catástrofes.

Por esa época México había recobrado ya un importante lugar en la aviación mundial, temporalmente perdido a la muerte de don Venustiano Carranza. Los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas trabajaban con fluidez y profesionalismo, la Escuela Militar de Aviación era un plantel de prestigio y alto nivel técnico y la Fuerza Aérea Mexicana estaba integrada por elementos de gran valor y capacidad. Los pocos elementos civiles de entonces gozaban de similares virtudes.

El vuelo de Lindbergh de Nueva York a París había roto las fronteras de las posibilidades de la aviación, especialidad técnica en la que ya creía todo el mundo. El viaje de Lindbergh a México con un vuelo sin escalas entre Washington y la Capital de la República, que resultó otra hazaña de la aviación mundial, fué la mecha que prendió el entusiasmo en la aviación mexicana por re-

alizar grandes vuelos a nivel internacional.

El periódico Excélsior promovió la idea de que el pueblo, con sus aportaciones en efectivo, cubriera los gastos que suponía la compra de un avión para que un piloto mexicano hiciera, un vuelo entre las capitales de México y los Estados Unidos para así devolver el de buena voluntad realizado por "El Águila Solitaria" en sentido inverso el 14 de diciembre de 1927. La idea lanzada por el periódico tuvo un éxito inusitado y la comisión encargada de organizar el vuelo reunió pronto el dinero necesario para la compra del avión.

Uno de los pilotos más serios y profesionales, a la vez que joven y experimentado, era el capitán Emilio Carranza. El fué el elegido para protagonizar el memorable viaje.

El día 2 de septiembre de 1927 efectuó el vuelo sin escalas México-Ciudad Juárez a bordo de un Quetzalcóatl (Tololoche) de fabricación nacional bautizado Coahuila. De este vuelo ya hemos hablado con mayor amplitud en el capítulo X. Como piloto militar había tomado parte en las campañas de El Yaqui y Jalisco.





El avión Ryan seleccionado para el vuelo de Emilio Carranza a Washington.

## El avión

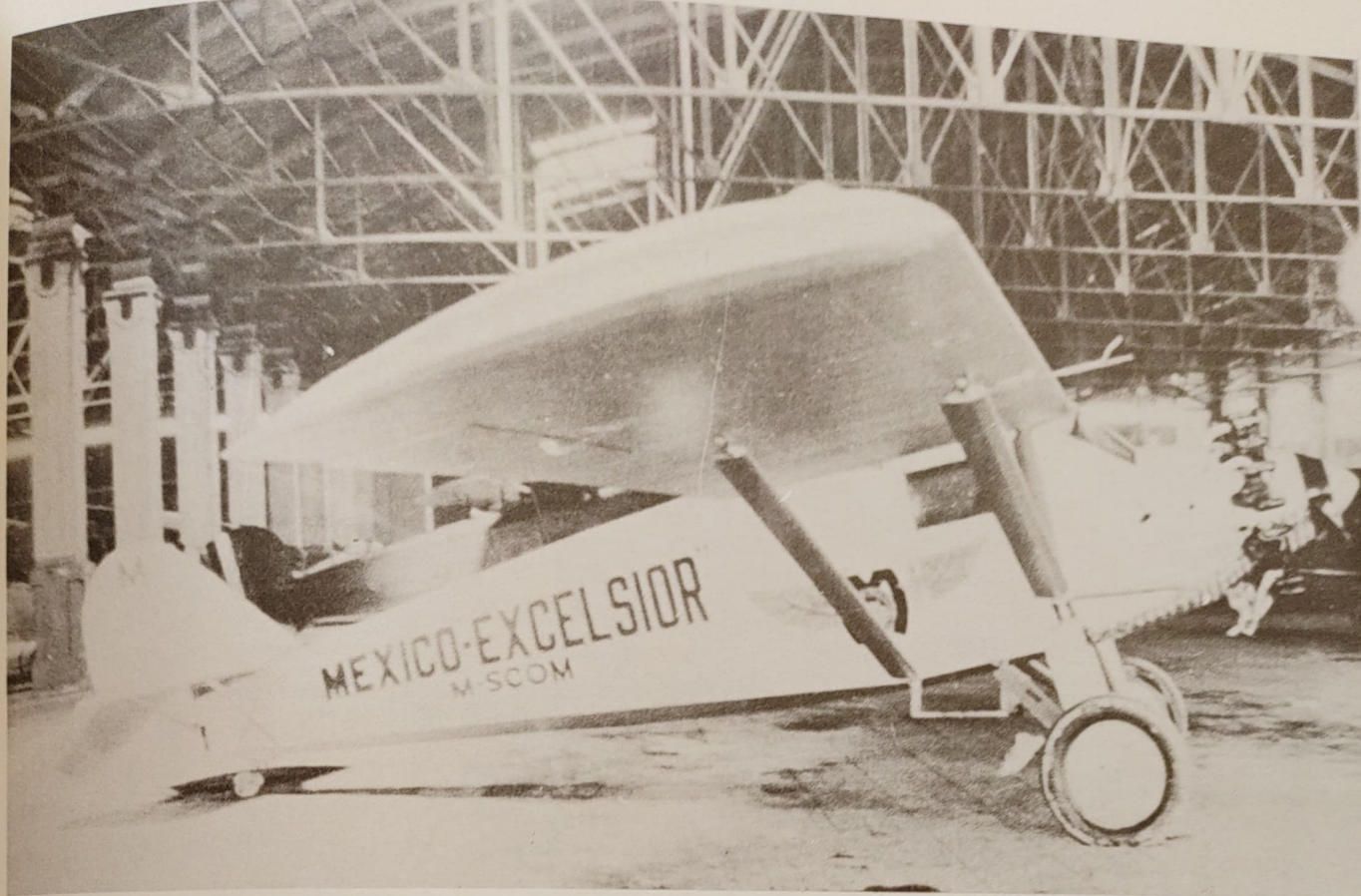
El avión seleccionado por la "Comisión Técnica del Vuelo México-Washington" fue un Ryan cuyas cualidades fueron bien probadas en el legendario vuelo de Lindbergh sobre el Atlántico. Todo el mundo quería un avión igual al

de Lindbergh por lo que la fábrica estaba trabajando al máximo de su capacidad con períodos de entrega sumamente largos por la abundancia de pedidos. Pero la Comisión Técnica movió sus relaciones, amistades y contactos y hasta parece ser que el propio Lindbergh intervino y la Mahoney/Ryan Aircraft



Emilio Carranza junto al avión.





El avión en un hangar a su llegada de San Diego.

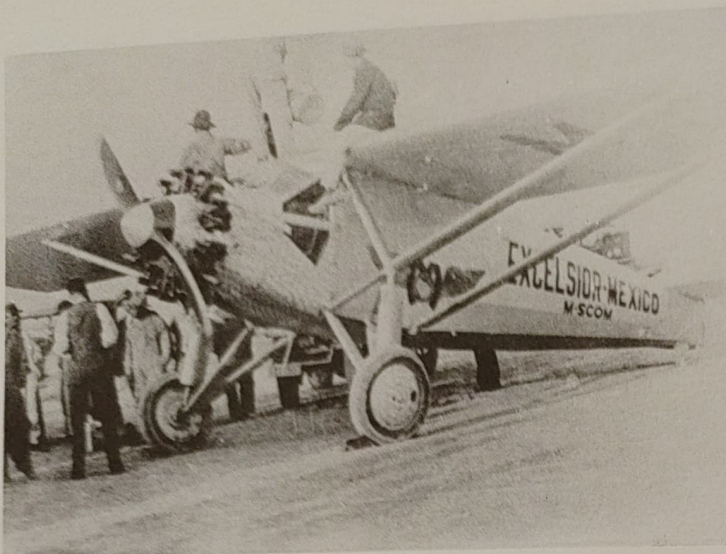
Corp., que casualmente tenía un gerente de exportación mexicano, dió preferencia al avión que luego habría de volar Emilio Carranza. Debía ser igual al famoso Espíritu de San Luis y tendría capacidad de combustible para 24 horas de vuelo. En razón a la altura de la Ciudad de México, en donde habría de efectuarse el despegue con la carga completa, se reforzaron algunas partes estratégicas.

Carranza pasó una larga temporada en San Diego presenciando la construcción del avión que fue bautizado con el nombre de México-Excelsior. Después de los indispensables vuelos de prueba lo recibió oficialmente y proyectó un viaje hasta la ciudad de México, sin escalas, como ensayo previo al que realizaría posteriormente. En efecto, salió de San Diego el día 24 de mayo de 1928 a las 15:20 y llegó al día siguiente a la capital de la República a las 12:06 en medio de una memorable recepción encabezada por el presidente de la República, general Plutarco Elías Calles y miembros de su gabinete.



La prensa dedicó gran espacio al vuelo.





Cargando el combustible para el vuelo.

## La gloria

El día 11 de junio de 1928, a las 8 horas y 8 minutos Emilio Carranza inició un viaje hacia la gloria al acelerar los 220 caballos de su poderoso motor y elevar al México-Excelsior del campo de Balbuena en una pista especialmente construída para este vuelo después de recorrer solamente 1,200 metros.

Varios aviones tripulados por pilotos amigos de Emilio Carranza los acompa-

ñaron en su salida del Valle de México. Todo el país quedó pendiente de los informes sobre la ruta del vuelo. Así se supo de su paso por Tampico, Galveston, Nueva Orleans, Atlanta. . .

Emilio Carranza tuvo que hacer frente a numerosos problemas durante el vuelo a causa del mal tiempo. El mayor de ellos fue checar la posición para corregir la deriva solamente a base de cálculo e instrumentos, ya que la mayor parte de los puntos terrestres estaban ocultos por las nubes, la niebla o la lluvia. Más al norte la niebla formó una barrera infranqueable que obligó a Emilio Carranza a buscar un lugar donde aterrizar, pese a que por el tiempo transcurrido no podía encontrarse lejos de la meta. Un reflector lo llevó hacia un pueblo sobre el que comenzó a describir círculos hasta que encontró un lugar adecuado para aterrizar. Quienes presenciaron su descenso y aterrizaje, a pesar de las condiciones climatológicas, lo calificaron de perfecto. Eran las 3:30 de la madrugada y se contraba en Mooresville, Carolina del Norte, a 300 millas de Washington después de 18 horas y 20 minutos de vuelo.



El "México-Excelsior" listo para el despegue.



Al día siguiente, 12 de junio, a la 1:50 de la tarde, Carranza salió de Mooresville rumbo a la capital de los Estados Unidos a donde llegó a las 5:15, aterrizando en el campo Bolling siendo recibido con grandes honores, tanto por parte de las autoridades como del pueblo norteamericano.

El presidente Coolidge de los Estados Unidos envió un mensaje de felicitación a su colega mexicano Calles.

Luego de recibir infinidad de honores, de estar en el cementerio de Arlington en donde colocó una ofrenda floral ante la tumba del Soldado Desconocido y de visitar la academia militar de West Point en la que pasó revista a los cadetes, Emilio Carranza salió de Washington con destino a Nueva York, ya que había planeado volar desde la Urbe de Hierro hasta la ciudad de México sin escalas. El vuelo desde el Campo



Bolling al campo Mitchell se efectuó sin novedad.

Después de retrasar tres veces su salida debido a las inclemencias del tiempo Emilio Carranza decidió iniciar el vuelo el día 12 de julio. La víspera, en forma por demás desconcertante, el piloto mexicano dió las órdenes pertinentes para que todo estuviera listo para la mañana siguiente, a pesar de que los reportes del tiempo eran tan malos o peores que en días anteriores.

**VIRO-CACAO**  
 EL MEJOR ALIMENTO PARA NIÑOS Y ENFERMOS  
 BEICK, FELIX Y CIA.  
 Avda. República de la Plata, 1 y Avda. "LA PROGRESA"  
 P.O. Box 100, México, D.F.

**EXCELSIOR**  
 EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL

**POLYDOR**  
 EL TODO ALMAN DE CALO  
 GRABADO ELECTROFONICO  
 ASESORIA FONOGRAFICA  
 100, CALLE DE LA VICTORIA, MEXICO

ANO XII.—TOMO IV.      Fundador, RAFAEL ALDUCIN.      MEXICO, D. F.—VIERNES 13 DE JULIO DE 1928.      Número 4,133.

# EL ESFORZADO EMILIO CARRANZA SALIO DE NUEVA YORK A MEXICO

## MEXICORENDIRA HOY HOMENAJE A SU AERONAUTA

En la República Entera se Escuchará el Himno que se Cante en los Momentos en que Emilio Carranza Aterrice en el Campo de Balbuena

**UNA GRANDIOSA RECEPCION**

La Noticia de que Nuestro "As" Habia Salido de Nueva York Sacudió Anoche el Corazón de Todos los Metropolitanos que la Supieron

El mundo entero se estremeció al saber que el gran aviador mexicano, Emilio Carranza, había salido de Nueva York rumbo a México. La noticia se difundió rápidamente por todo el mundo, despertando un gran interés en la prensa y entre el público. Carranza, conocido como el "As" de la aviación mexicana, había emprendido un viaje que muchos consideraban arriesgado. Su partida fue celebrada en Nueva York, y se esperaba que su llegada a México sería un evento de gran importancia. La prensa local y extranjera se dedicó a cubrir cada uno de sus movimientos, y los mexicanos se prepararon para recibirlo con una gran recepción. Carranza, que había demostrado su valentía y habilidad en numerosas ocasiones, era considerado uno de los mejores pilotos de su época. Su viaje a México se convirtió en un tema de conversación en todas partes, y se esperaba que su llegada marcaría un hito en la historia de la aviación mexicana.

### PASO EL GRAL. A. OBREGON POR MAZATLAN AYER

Una Soberbia Recepción Hicieron al Candidato Eleto los Habitantes del Puerto Sinoloense

### EN GUADALAJARA LO ESPERAN ESTA TARDE

Los Preparativos Para Recibirlo el Domingo en Esta Capital se Encuentran ya Casi Terminados

Se han hecho todos los arreglos necesarios para la recepción del General Obregón en Guadalajara. Se espera que su llegada será un evento de gran importancia para la ciudad.

### VIOLIERI Y SUS COMPANEROS HAN SIDO RESCATADOS

Después de haber estado prisioneros en el campamento "Cerro de la Cruz", los violieris y sus compañeros fueron rescatados por un grupo de voluntarios. Los rescatados fueron llevados a un lugar seguro y se les proporcionó asistencia médica y alimentaria.

### LLEGA A TAMPICO EL AVION POSTAL

No Aterriza en Tulancingo, Como al Principio se Había Dicho en México

### EL SERVICIO REANUDADO

Después de haber estado interrumpido por algunos días, el servicio postal entre México y Tampico ha sido reanudado. Los aviones postales volverán a volar regularmente entre las dos ciudades.

### NUOVO ARREGLO SE HARA PARA NUESTRA DEUDA

En New York no se Cree muy Remoto que se Llegue a Hacer una Consolidación que Seria Favorable

### HABRIA QUE EMITIR OTROS NUEVOS BONOS

Pero se Cree que aun Pasará Bastante Tiempo Para que se Logre Hacer un Nuevo Convenio

Se espera que el nuevo arreglo de la deuda mexicana será un proceso que llevará tiempo. Se cree que será necesario emitir nuevos bonos para cubrir la deuda.

### POR RADIO VAMOS A INFORMAR DEL SINGULAR VUELO

El vuelo de Emilio Carranza de Nueva York a México será transmitido por radio. Los oyentes podrán seguir en tiempo real cada uno de los momentos importantes del viaje.

### EN EL HOGAR DE CARRANZA ESTAN YA ESPERANDO

La Madre del Héroe Contina en que Arribará con Bien a la Capital

### BREVE ENTREVISTA

La Señora nos Habla de la Niebla, la Asertoria Enemiga de los Aviadores

### A Pesar de una Formidable Tormenta que Amenazaba Emprendió el Largo Viaje

### SORPRENDIO A TODO MUNDO

El "As" Mexicano se Esperado en Esta Capital hoy Entre Siete y Ocho de la Noche, si el Tiempo es Favorable

### BOLETIN

Se han recibido noticias de que el General Obregón llegará a Guadalajara esta tarde. Se espera que será recibido con una gran recepción. También se han recibido noticias de que el vuelo de Carranza será exitoso. Se espera que llegará a México dentro de unas horas.



FAIRBANKS - MORSE  
WILLAMETTE PAPER CO. INC.  
PORTLAND, ORE.

# EXCELSIOR

EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL

CONN

MEXICO, D. F. — SÁBADO 14 DE JULIO DE 1928

## LA TERRIBLE TRAGEDIA AEREA EN QUE PERECIO E. CARRANZA LA PATRIA DE DUELO POR LA MUERTE DE CARRANZA

UN RAYO DESTROZO EL  
AVION EN QUE VOLABA  
EL INTREPIDO PILOTO

CONSTERNACION  
TREMENDA CAUSO  
LA FATAL NUEVA

EL SR. PRESIDENTE  
LAMENTA LA MUERTE  
DEL GRANDEERAZO

EXCELSIOR ESTA  
DE LUTO POR LA  
GRANDEERAZO

¡EMILIO CARRANZA!

La Terrible Tragedia Aerea  
Después de que el "An. México"  
Había Empezado el Vuelo

EL CADAVER ENCONTRADO EN  
UN LUGAR POCO TRANSITO

La Muerte de Carranza Causó Pánico en  
todas las Partes de Estados Unidos  
Desde se Supo la Mala Noticia

M  
El piloto Emilio Carranza, jefe de la aviación mexicana, murió ayer a las 7:28 horas, al caer su avión, el "México-Excelsior", en un bosque de pinos, cerca de Mount Holly, New Jersey, Estados Unidos. El avión se desmenuzó al ser alcanzado por un rayo eléctrico. Carranza, de 42 años, había estado volando desde Campo Mitchell, Nueva York, con destino a su patria. El cuerpo del capitán fue encontrado entre los restos del avión, que se desmenuzó en pedruzcos. El accidente causó gran consternación en México y en Estados Unidos.



Todos los Habitantes de la  
Ciudad de México están  
tristemente enterados.  
El dolor es profundo.  
Fue la muerte de un  
héroe de la aviación.  
El país llora su pérdida.

FUE INTENSA  
LA PENA EN  
MEXICO

Presidencia Nacional de Gobierno  
Se lamenta la muerte de un  
héroe de la aviación.  
Carta al Presidente  
El Sr. Carranza fue un  
gran hombre.



102 Impresionante manifestación de duelo fue el sepelio de Emilio Carranza.

En efecto, el día 12 de julio de 1928 a las 7:28, Emilio Carranza despegó con el avión México-Excelsior desde Campo Mitchel con destino a su patria.

En medio de una feroz tormenta, sin visibilidad y rodeado de permanentes descargas eléctricas, Emilio Carranza, por un impulso desconocido se enfrentaba a la muerte. . .

En una ladera de Mount Holly, New Jersey, completamente destrozado, con una ala desprendida a distancia y entre un bosque de pinos fueron encontrados los restos del avión Ryan México-Excelsior entre los que se encontraba el cuerpo inerte del capitán Emilio Carranza.

### Las especulaciones

La versión oficial del accidente fue que el avión resultó alcanzado por un rayo. No faltaron rumores, sin ninguna base razonable por supuesto, sobre un sabotaje realizado por los celosos norteamericanos. Pero entre los conocedores se comentó que Emilio Carranza había re-





Mausoleo del capitán Carranza en la Rotonda de Hombres Ilustres.

cibido un cable en donde por órdenes superiores se le mandaba salir inmediatamente hacia México. Esta suposición se basa en el hecho de que todo el pueblo mexicano estaba presionando a las autoridades y hasta al propio Carranza con cablegramas, para que realizara el vuelo sin más demoras. Esto puede justificar la reacción del piloto mexicano de ordenar los preparativos del vuelo cuando pocas horas antes había decidido suspenderlo indefinidamente ante los reportes meteorológicos que seguían pronosticando mal tiempo para los próximos días.

El día 28 de julio llegó el cadáver del



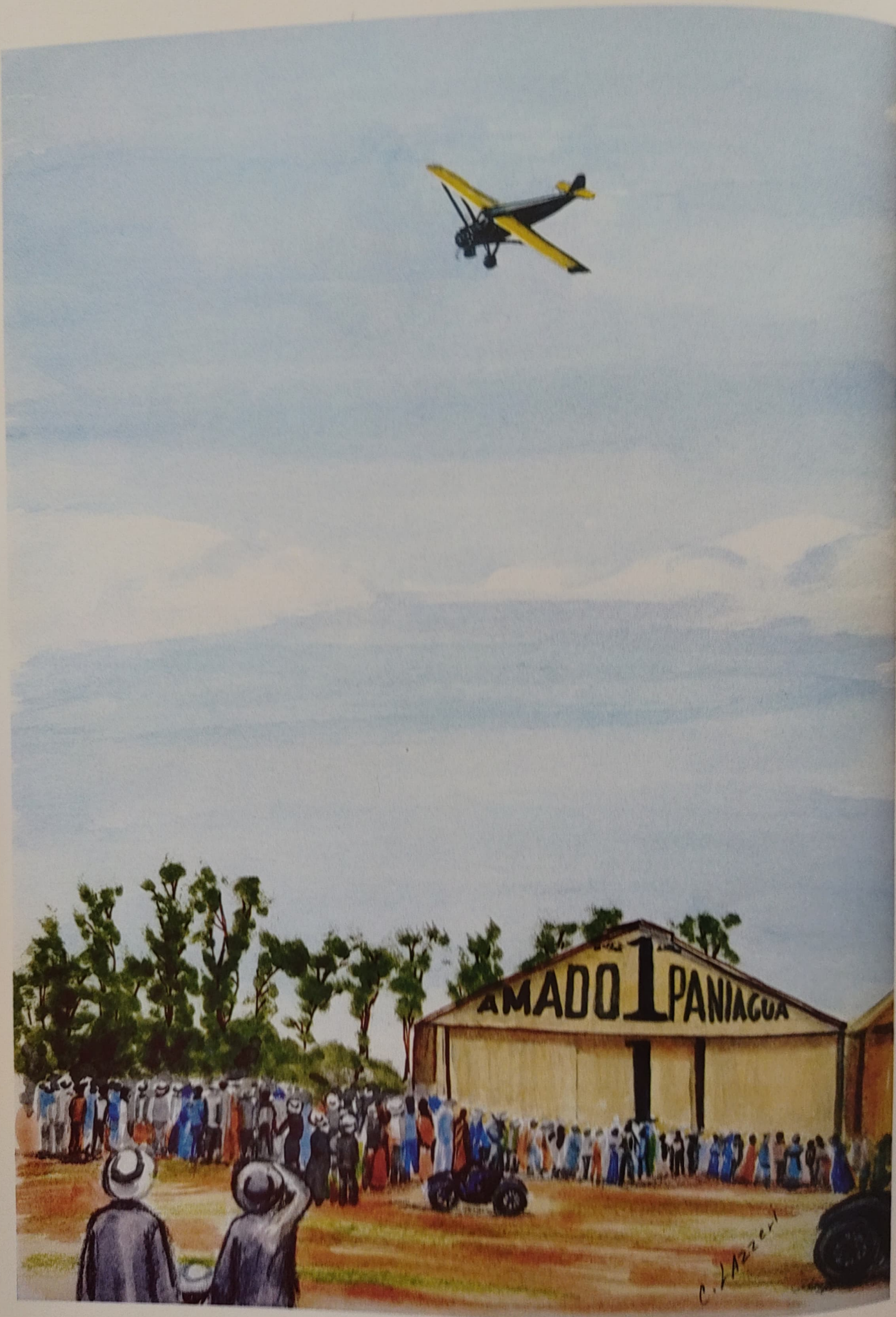
Busto de Emilio Carranza en el Aeropuerto de la Ciudad de México.

capitán piloto aviador Emilio Carranza a la estación de Tacuba, hasta donde había viajado en ferrocarril desde Nueva York, previo traslado en la frontera.

Las exequias efectuadas en la Rotonda de los Hombres Ilustres del Panteón de Dolores fueron impresionantes, como también lo habían sido los honores rendidos por la ciudad de Nueva York y por todas las poblaciones por las que pasó la luctuosa comitiva.

Esta vez el destino truncó las alas más jóvenes y prometedoras de México.







# DE CANADA A MEXICO SIN ESCALAS

Apenas un año después de que Lindbergh cruzara el Atlántico uniendo las ciudades de Nueva York y París, los pilotos Joaquín González Pacheco y Fritz Bieler —uno mexicano por nacimiento y el otro por adopción— realizaron un vuelo entre Canadá y México digno de ocupar un lugar de honor entre las hazañas efectuadas por la aviación mexicana.

## Los pilotos

Fritz Bieler, piloto y mecánico alemán que había participado en la Primera Guerra Mundial, llegó a México en 1920 y se afincó en nuestro país. Trabajó como mecánico primero y luego como instructor de vuelo en la Fuerza Aérea Mexicana en la que llegó a tener una activa participación en acciones de campaña en el estado de Guanajuato durante la sublevación delahuertista.

Fué el piloto del hidroavión Dornier El Golfo con el que la empresa Aero Lloyd pensaba poner en servicio una ruta entre Veracruz y Progreso con escalas en Puerto México, Frontera, Villahermosa, Ciudad del Carmen y Campeche.

El vuelo inaugural se hizo satisfactoriamente a la ida (mayo de 1927) pero en el viaje de regreso el avión se accidentó en la barra del Río Grijalva, suspendiéndose aquella operación. Bieler puso entonces una escuela de aviación en la ciudad de México dedicándose a formar pilotos civiles. Entre sus alumnos se encontraba Joaquín González Pacheco quien al terminar su instrucción le propuso al maestro Bieler realizar un vuelo que le diera fama y prestigio a la aviación mexicana. Bieler, posteriormente, fue gerente técnico de la Compañía Mexicana de Aviación en la que trabajó durante muchos años. Enamorado de México aquí vivió, contrajo matrimonio con una mexicana, formó una familia y en tierra mexicana yacen sus restos mortales.

Era alegre, jovial y franco de carácter, pero como buen técnico en materia de aviación era frío y calculador.

Joaquín González Pacheco, natural de la ciudad de Puebla y oriundo de Oaxaca —descendiente directo del general Antonio de León, que perdió la vida heroicamente en la batalla del Molino del Rey— vivía en la ciudad de México con 105



su esposa la señora Elena Madrid de Pacheco. Hombre de cuantiosa fortuna tomó gran afición por la aviación y aprendió a volar con Fritz Bieler en su escuela de Balbuena. Fascinado por la aviación se compró un biplano en sociedad con Bieler al que pusieron el nombre de Joaquín y Fritz con el que realizó varios vuelos de distancia, incluyendo uno de ida y vuelta a Tampico, regresando a la ciudad de México sin aterrizar en el "puerto jaibo".

Era la época en que el mundo vivía conmovido por los grandes vuelos de "raid" y en México estaban recientes los realizados por Emilio Carranza y Roberto Fierro. Joaquín González Pacheco, animado por los grandes retos que suponían los vuelos de larga distancia, le propuso a Bieler hacer uno desde Canadá a México con el objeto de realizar una hazaña que pasara a la posteridad.

Sin decir nada a nadie, ya que tanto Fierro como Carranza habían sido muy presionados por el público y las autoridades en sus anteriores vuelos, se marcharon a Estados Unidos donde González Pacheco compró el avión que



Joaquín González Pacheco.

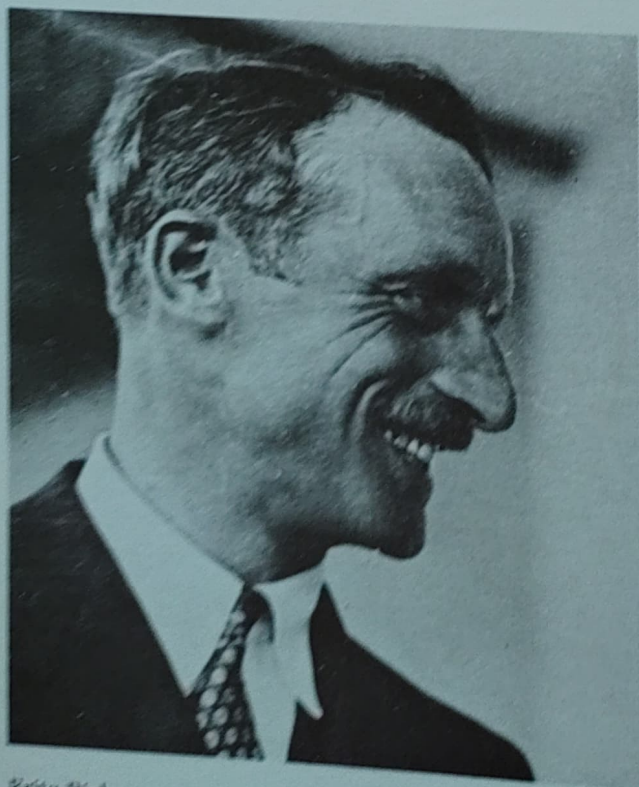
consideraron ideal para la proeza que pensaban realizar.

González Pacheco era un hombre sumamente serio, de pocas palabras y de complexión ligera, pero poseía una recia personalidad y un firme carácter.

### El avión

González Pacheco pagó 15,000 dólares por el avión seleccionado: un Stinson Detrouter fabricado por la Stinson Aircraft Corporation de Detroit. Era monoplano de ala alta, tenía un motor Wright Whirlwind J5 de 9 cilindros y 220 hp de fuerza. Su envergadura era de 14.22 metros, la longitud de 9.95 metros, la altura de 2.74 metros y pesaba 1,186 kilogramos. Alcanzaba una velocidad máxima de 212 km/h y con los tanques auxiliares instalados en la fábrica en el lugar de los dos asientos posteriores tenía una capacidad de 410 galones de combustible.

La Stinson Aircraft Corporation fue fundada por Edward "Eddie" Stinson, veterano piloto que en 1915 aprendió a volar en una escuela de vuelo de San





Antonio, Texas, que tenían sus hermanas Marjorie y Katherin.

El Detroiter fue el primer avión americano con características modernas tales como la cabina cerrada, arrancador de motor, frenos, calefacción e insonorización. La compañía tuvo un gran éxito con estos monoplanos de ala alta que se vendieron muy bien a pesar de la competencia y de la depresión.

### Ultimos preparativos

En Detroit Fritz Bieler y Joaquín González Pacheco tuvieron oportunidad de volar el avión bajo la supervisión de Eddie Stinson quien colaboró con los pilotos en la elaboración de las cartas y plan de vuelo.

Decidieron salir de la ciudad de Windsor, del condado de Essex en Ontario, Canadá, que se encontraba enfrente a Detroit y solamente separadas por el río. El campo de aviación estaba situado en el poblado de Walkerville, que hoy es un barrio de Windsor.

Allí trasladaron el aeroplano con el fuselaje pintado en negro y las alas en dorado. Desde la ciudad de México, por telégrafo, el ingeniero Juan Guillermo Villasana, jefe del Departamento de Aeronáutica Civil, envió la matrícula: M-SCAB.

Bieler y Pacheco esperaron varios días para que mejorara el tiempo ya que los reportes meteorológicos no eran nada halagadores. Como las condiciones no mejoraban y la oficina meteorológica pronosticaba que el mal tiempo seguiría, Bieler y Pacheco decidieron arrostrar las dificultades ambientales para de una vez iniciar el tan anhelado vuelo. El viernes 22, tras confirmar su salida, asistieron a una fiesta que les dieron los habitantes de Walkerville y después se fueron a dormir.

El sábado 23 de junio, muy temprano, los pilotos se presentaron en el campo para revisar por última vez el aeroplano, cargarlo con 400 galones de combustible y 18 de aceite que eran suficientes para volar 34 horas. Cargaron



Pacheco y Bieler.

también limones, bocadillos, tres termos (uno con agua natural, otro con agua de limón y el tercero con café caliente), chocolate en barras y cigarrillos. Terminados los preparativos de orden técnico los dos pilotos desayunaron opíparamente. A las 7 en punto pusieron el motor en marcha para calentarlo y a las 7:32 iniciaron la carrera de despegue.

### El vuelo

El avión tuvo necesidad de correr más de 900 metros de terreno debido a la pesada carga y a lo resbaladizo por la lluvia. Después de dar una vuelta de despedida sobre el campo, enfilaron hacia el sur tratando de conseguir altura paulatinamente.



Joaquín González Pacheco, Eddie Stinson y Fritz Bieler.



Las primeras seis horas fueron agotadoras pues el vuelo se efectuó en medio de una pertinaz tormenta, rodeados de espesas nubes, con intensos chubascos y, sobre todo, con un terrible viento de frente. En estas condiciones el avión apenas pudo alcanzar una velocidad promedio no superior a las 85 millas por hora. Así llegaron a Cairo situado en la confluencia de los ríos Missisipi y Ohio, punto según su plan de vuelo para entrar a la cuenca del gran Río para seguir hacia el sur.

Hasta este momento ya Bieler y Pacheco se habían alternado varias veces en el mando del avión y habían mantenido diferentes alturas de vuelo dependiendo de la intensidad del mal tiempo, llegando hasta 6,500 pies.

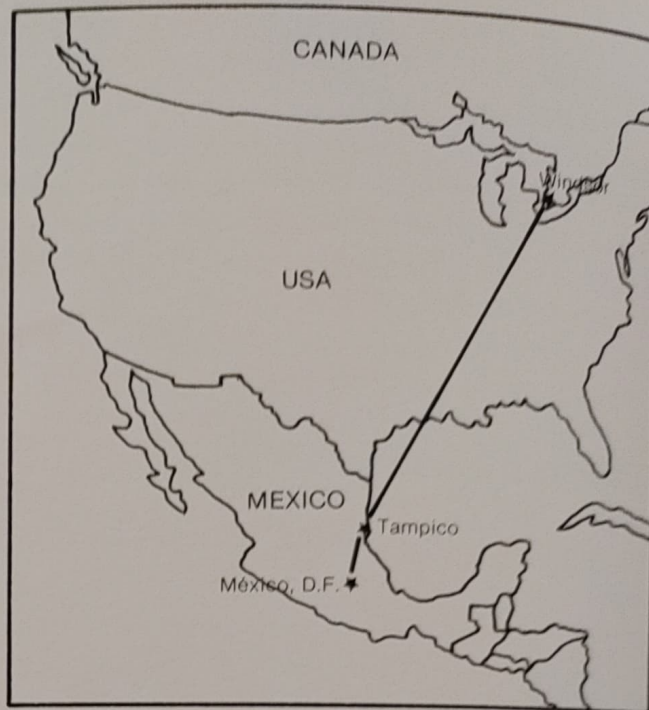
A la entrada del Valle del Missisipi mejoró el tiempo pero aumentó el viento que llegaba a tener una fuerza —según Bieler— de hasta 40 millas por hora en sentido contrario a la trayectoria del avión.

En un momento en que Bieler iba al mando tomó café y dejó el termo destapado junto al asiento; en un movimiento brusco del avión el termo cayó derramándose su contenido. De momento no dieron mucha importancia al incidente pero cuando pasaron varias horas y se acabaron los termos de agua la sed hizo presa en los pilotos.

Al caer la tarde la niebla se hizo sumamente espesa. Pasaron por Memphis sin ver la ciudad abajo y al llegar a Helena, ya de noche, la niebla se despejó.

El vuelo durante la noche se hizo terriblemente pesado debido a que no se veía nada en un cielo totalmente nublado, al viento que hacía bailar constantemente el avión y a la necesidad de ir fijos en los instrumentos para no desviarse en la ruta. A la altura de Clarksdale dejaron el río Missisipi para adentrarse en las llanuras del estado de Lousiana.

Al amanecer llegaron cerca del mar y como encontraron buen tiempo fueron descendiendo conforme llegaban a la



costa hasta identificar Galveston que se ofreció a los pilotos como un faro. Ya no había posibilidad de desviarse de la ruta pues volarían de día, sobre la costa y con buen tiempo. Pasaron Corpus Christi y sobre la desembocadura del río Grande entraron a México, viendo a lo lejos a Brownsville y Matamoros.

Las condiciones meteorológicas mejoraron notablemente haciendo más fácil el vuelo, pero ambos pilotos estaban agotados por la sed y el cansancio de la lucha contra la tormenta. Siguieron alternándose en el mando de la nave haciendo grandes esfuerzos por no dormirse. Cuando checkaron Tampico, Bieler hizo un cálculo del combustible que quedaba a bordo. La conclusión no fue muy tranquilizadora. Debido a la escasa velocidad por los vientos de frente y a las desviaciones por las tormentas el avión había consumido mucho más combustible del previsto. A pesar del buen tiempo reinante en la ruta aún tenían que cruzar la Sierra Madre Oriental para llegar al altiplano. Había posibilidades de llegar justos a México con la gasolina que tenían, pero una leve contingencia haría terminar en desastre lo que con tanto esfuerzo ya habían logrado. Ambos pilotos estuvieron de acuerdo de aterrizar en Tam-



pico, cargar combustible y seguir el vuelo con toda garantía.

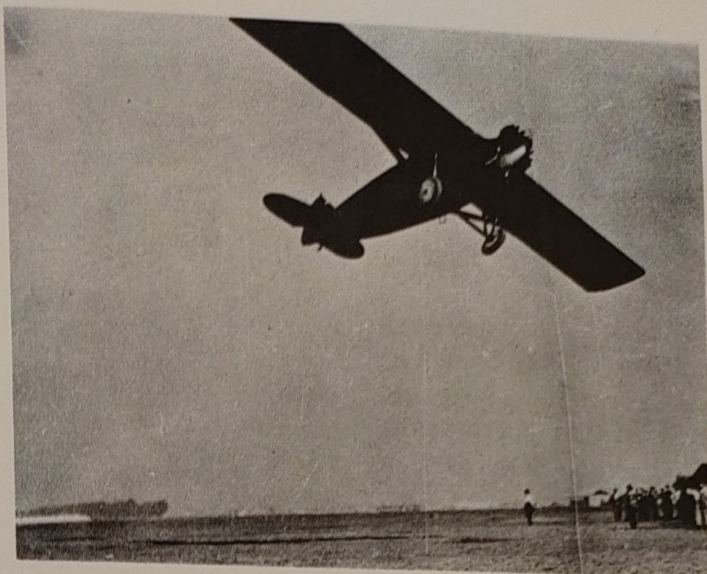
Regresaron a Tampico, por donde acababan de pasar, y descendieron en el campo de "El Moralillo" de la Mexicana de Aviación donde fueron atendidos por el personal de la compañía. Mientras cargaban 40 galones de combustible, los dos pilotos saciaron su sed comiendo naranjas y bebiendo agua y cerveza. De Tampico a México volaron con muy buen tiempo y sin ninguna novedad. Después de tomar la altura necesaria cruzaron la sierra y se adentraron en la meseta central hasta el Valle de Anáhuac.

### Ansiedad en México

Fritz Bieler y Joaquín González Pacheco pusieron mucho cuidado en no dar publicidad a su vuelo y decidieron que en México ya se enterarían cuando triunfaran o fracasaran en su empresa. Pero, después de su salida de Windsor, Stinson dio la noticia a la Agencia Associated Press que a su vez la envió a los periódicos de la Capital de la República. Todo el mundo trató de obtener noticias sobre el vuelo. El ingeniero Villasana, Jefe del Departamento de Aeronáutica de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se puso en contacto telegráfico con estaciones de los Estados Unidos pero no pudo obtener ninguna información.

Ante este silencio, el 24 de junio El Universal encabezaba así su edición: "Pacheco y Bieler perdidos". A pesar de todo, ese mismo día fueron a Balbuena los familiares y amigos de los pilotos y mucho público, ya que en realidad no había tampoco ninguna afirmación de que no terminara exitosamente el vuelo emprendido. El ingeniero Villasana fue el primero en tener noticias del aterrizaje en Tampico y en recibir la información de que en dos horas llegarían a la Ciudad de México.

La noticia llegó a los periódicos y se extendió como un reguero de pólvora por la ciudad y muy pronto había varios



La llegada a Balbuena.



El público persigue al avión.



Los motociclistas tratan de protegerlos.

miles de personas en Balbuena esperando recibir con gran entusiasmo a los dos pilotos triunfadores.

También confirmaron la llegada al coronel José Luis Amescua, jefe de la Aeronáutica Militar quien dió orden de





Bieler con su novia la señorita Conchita Palomino y un grupo de amigos.

sacar de los hangares los aviones números 51-A, 63-A y 67-A que tripulados por Agustín Castrejón, Alfredo Lezama y Gustavo León, respectivamente, salieron de Balbuena con rumbo al norte para recibir a sus hermanos del aire. Eran las dos de la tarde.

### La llegada

A las 2:13 se vio un avión en el horizon-

te seguido de otros tres. Eran Bieler, Pacheco y los pilotos que habían salido a recibirlos y que les daban escolta.

El majestuoso avión negro y dorado dio cuatro vueltas sobre el campo entre los aplausos de las gentes entusiastas que lanzaban vivas y agitaban sus pañuelos en multitudinario saludo. El avión aterrizó en el lado oriente del campo, lejos de la gente con la intención de no causar algún daño a los curiosos. Pero la multitud de emocionados espectadores venció el control de la policía y se lanzó en masa al lugar donde estaba el avión. Pacheco ya se había bajado y fue alzado en hombros y lo mismo ocurrió poco después con Bieler que aún estaba en la cabina de la que materialmente fue sacado en vilo. A hombros fueron llevados los pilotos a la tribuna situada al norte del campo donde fueron recibidos por el ingeniero Villasana, el general Amescua y el licenciado Espinosa Mireles mientras la multitud arrojaba flores.

Media hora después de la llegada del avión los pilotos pudieron acercarse al



Recepción oficial en la SCOP. Aparecen en la fotografía el Secretario don Ramón Ross, el Subsecretario general Eduardo Hay, el Jefe del Departamento de Aeronáutica ingeniero Juan Guillermo Villasana, la esposa de Pacheco y los pilotos Pacheco y Bieler.



hangar donde estaban sus familiares y amigos. A Pacheco lo esperaban su esposa y su madre y a Bieler su novia la señorita Conchita Palomino y miembros de la colonia alemana.

Cuando los periodistas preguntaron a los pilotos sobre la posibilidad de que se hubieran perdido y adentrado en el mar hasta agotar el combustible, Bieler hizo algunas bromas en torno a la brújula y sobre que aún no había tenido necesidad de empeñar el reloj. Después, muy serio, dijo:

—“Quiero decir una vez más que la aviación no es una aventura, no es un alarde personal, sino algo científico que está sujeto a leyes precisas”.

### Las estadísticas

Fritz Bieler y Joaquín González Pacheco salieron de Walkerville el día 23 de junio de 1928 a las 7:32 horas (tiempo del Este, 5:32 horas de México).

Llegaron a Tampico el día 24 a las 11:45 hora local.

Salieron de Tampico a las 11:57 y llegaron a la capital de la República a las 14:18.

Entre Windsor (Canadá) y Tampico (México) volaron consecutivamente 30 horas y 13 minutos, para cubrir una distancia que en línea recta es de 3,100 kilómetros, aunque volaron mucho más debido al trayecto de la ruta para seguir determinados accidentes orográficos y



Pacheco, su esposa y Bieler.

a los desvíos a causa del mal tiempo permanente en más de la mitad del trayecto.

Este vuelo fué el más largo hasta entonces realizado en la aviación mexicana.



Recepción oficial en la Escuela Nacional Preparatoria presidida por el Secretario don Ramón Ross.







# ROBERTO FIERRO

## POR CUBA Y CENTROAMERICA

El histórico y trascendental vuelo de Charles A. Lindbergh, que derribó la mítica barrera del Atlántico, incrementó aún más la fiebre mundial por los vuelos de "gran raid". México no había de ser la excepción.

El teniente coronel Roberto Fierro ya había realizado con todo éxito el vuelo sin escalas Mexicali-México a bordo del avión "Baja California" número 2, construido en los talleres que en Tijuana tenía la Compañía Aeronáutica Nacional Baja California, S. A., fundada por el general Abelardo L. Rodríguez.

Roberto Fierro consideró que el avión tenía magníficas características para los vuelos de larga distancia y el hecho de que fuera de fabricación netamente mexicana lo hacía aún más interesante para vuelos internacionales.

La prensa, estimulada por los grandes vuelos de otros países, dio una gran difusión al viaje que propuso Roberto Fierro: México, La Habana y Centroamérica. Diariamente se publicaban noticias sobre el acontecimiento. Como transcurriera el tiempo y éste no se realizara por diversas circunstancias, es-

pecialmente el mal tiempo imperante en la ruta, se creó una histeria nacional en contra el vuelo y especialmente en contra del piloto.

Por fin Fierro obtuvo pronósticos favorables y en la madrugada del 11 de agosto de 1928, con Ricardo González Figueroa, Adán Gálvez Pérez, Antonio Alburez, Adolfo Piña y Ramón Cisneros, efectuó la última inspección al avión y a la pista.

Cuando todo se encontraba en orden y el motor alcanzó la adecuada temperatura, Fierro se puso el paracaídas y abordó la cabina en donde llevaba dos termos, uno con café, otro con agua y unos emparedados.

A las 5.10 de la mañana el avión Baja California se hizo al aire rumbo a Teotihuacán para salir del Valle de México. Pasó por Esperanza entre el Cerro de Perote y el Pico de Orizaba y enfiló hacia la costa a donde llegó a las dos horas de vuelo. Entre Puerto México y Minatitlán se dirigió costearo hacia Progreso. A las seis horas y media de su salida de Balbuena, Fierro llegó a Campeche y hora y media después a Progreso.





Roberto Fierro Villalobos junto al "Baja California".



114 Fierro en uno de sus vuelos

Aquí abandonó territorio mexicano y se perdió todo contacto con él.

Hasta este momento las estaciones telegráficas de la ruta habían estado reportando el paso del avión. Ya no se sabría nada más de él hasta su llegada a La Habana.

Después de dos horas de volar sobre el mar, Fierro se encontró con una cerrada formación de nubes bajas. Por el tiempo calculó estar cerca de Cuba y, en efecto, poco después, entre girones de nubes, descubrió tierra. Con profunda emoción inició el descenso para quedar debajo de la capa. El piloto mexicano voló sobre Cuba desde el Cabo de San José; de allí a La Habana quedaban solamente dos horas que resultaron sumamente largas y penosas por el cansancio acumulado y por el mal tiempo con fuertes vientos y densos nubarrones de tormenta.



# FIERRO LLEGO TRIUNFALMENTE A LA HABANA AYER A LAS 17 H. 54 M.

## Confianza en el Arrojito y Pericia de Nuestros Pilotos

### Palabras del Señor Presidente

### Con Gran Interés Estuvo Informándose Acerca del Vuelo del Primer Mandatario

### Continuamente se le Puso al Tanto de los Progresos del Viaje de Fierro

### \$6,000 Para la Madre y la Viuda de Carranza

### Sólo por "El Universal" se Supo la Salida de Fierro

EL UNIVERSAL, fue el único periódico que el día de ayer, con su acostumbrada oportunidad, informó de la salida del aviador, tratándose de Roberto Fierro, en su viaje a la capital de México-La Habana.

La noticia despertó enorme interés. Desde temprana hora, el público estaba llamando por teléfono a nuestra redacción y procurando tener al tanto de todos los incidentes del vuelo, así como de los datos por donde pasaba el avión "Hija California No. 2", en su magnífica travesía.

Revelados innumerables llamados telefónicos y a todo el mundo que le solicitó la información. Además, algunos boletines en las oficinas de EL AVISO OPORTUNO, en la Avenida Juárez y en el "Exposición Población", esquina de las calles de Matamoros y Teatro Nacional.

Después de las tres de la tarde, nuestros servicios informativos se extendieron a los clubes, en donde por medio de pláticas telefónicas se dio a conocer el avance del vuelo y cuando se supo la noticia del feliz aterrizaje en el Aeródromo de Cuba, se dio la noticia, por un boletín de EL UNIVERSAL, hubo verdadera euforia entre las miles de concurrentes que llenaban las salas de espectáculo.

### El Universal les Hizo Ayer la Entrega

### Productos del Festival Aéreo Organizado por el Gran Diario de México

A las cuatro del hogar donde se dio el primer vuelo de la aviación mexicana, el día de ayer, el señor Carranza, tras haber estado en el campo de aviación, se dirigió a la casa de su madre y a la viuda del aviador, con quienes se reunió en la casa de la madre, en la calle de la Viuda, en el barrio de San Juan, en la ciudad de México.

En el momento de la entrega, los señores Carranza y Carranza, los señores del matrimonio, se dirigieron a la casa de la madre, en la calle de la Viuda, en el barrio de San Juan, en la ciudad de México.

ROBERTO FIERRO



## UN VUELO SIN NINGUN INCIDENTE

### Enorme Expectación Había en la Capital de Cuba-Júbilo Desbordante Cuando el California No. 2 Apareció a lo Lejos

### Aclamaciones Estruendosas. En 13 Horas Hizo el Recorrido de 1300 Millas.-Ninguna Señal de Fatiga.-Aterrizaje Perfecto

By Associated Press

LA HABANA, agosto 11.—El aviador Fierro aterrizó ayer a las 17:54 horas en la Habana, a una hora 54 minutos de su salida.

VIA MEXICO A LA HABANA

Por Arthur Powell, Excluido para EL UNIVERSAL

LA HABANA, agosto 11.—El aviador mexicano Fierro, piloto de un avión "Hija California No. 2", aterrizó en campo Columbia, aeródromo militar, cubierto, a diez minutos al norte de la Habana, ayer domingo a las 17:54, conjeturando un viaje muy exitoso de 1,300 millas, en 13 horas. Este es el primer vuelo de una línea aérea regular.

LA NOTICIA EN LA QUE DISTANCIA FUE  
EMBAJADA DE CUBA CUBIERTA POR FIERRO

Bajo una fuerte lluvia avistó el puerto de La Habana, luego el Castillo de El Morro y desde allí se dirigió hacia el Campo Columbia.

Después de describir tres círculos sobre el campo, Fierro tomó tierra en medio del entusiasmo indescriptible del escaso público que se había quedado ya que por el mal tiempo la mayoría de la gente pensó que el piloto habría tomado tierra en otro lugar.

La estancia de Roberto Fierro en Cuba estuvo llena de homenajes, fue recibido por el Presidente Machado quien le otorgó la más alta condecoración del país y todo Cuba vibró de entusiasmo ante la presencia del avión y piloto mexicanos.

El vuelo había tenido una duración de 11 horas y 49 minutos.

El avión Baja California número 2 era un monoplano equipado con un motor Wright Whirlwind J-5 de 220 hp. Tuvo un magnífico comportamiento durante todo el viaje probando las cualidades de avión de "gran raid".

Cuando salió de la ciudad de México había cargado 220 galones de combustible y 15 de aceite; al llegar al Campo Columbia aún conservaba 10 galones de aceite y 50 de gasolina.

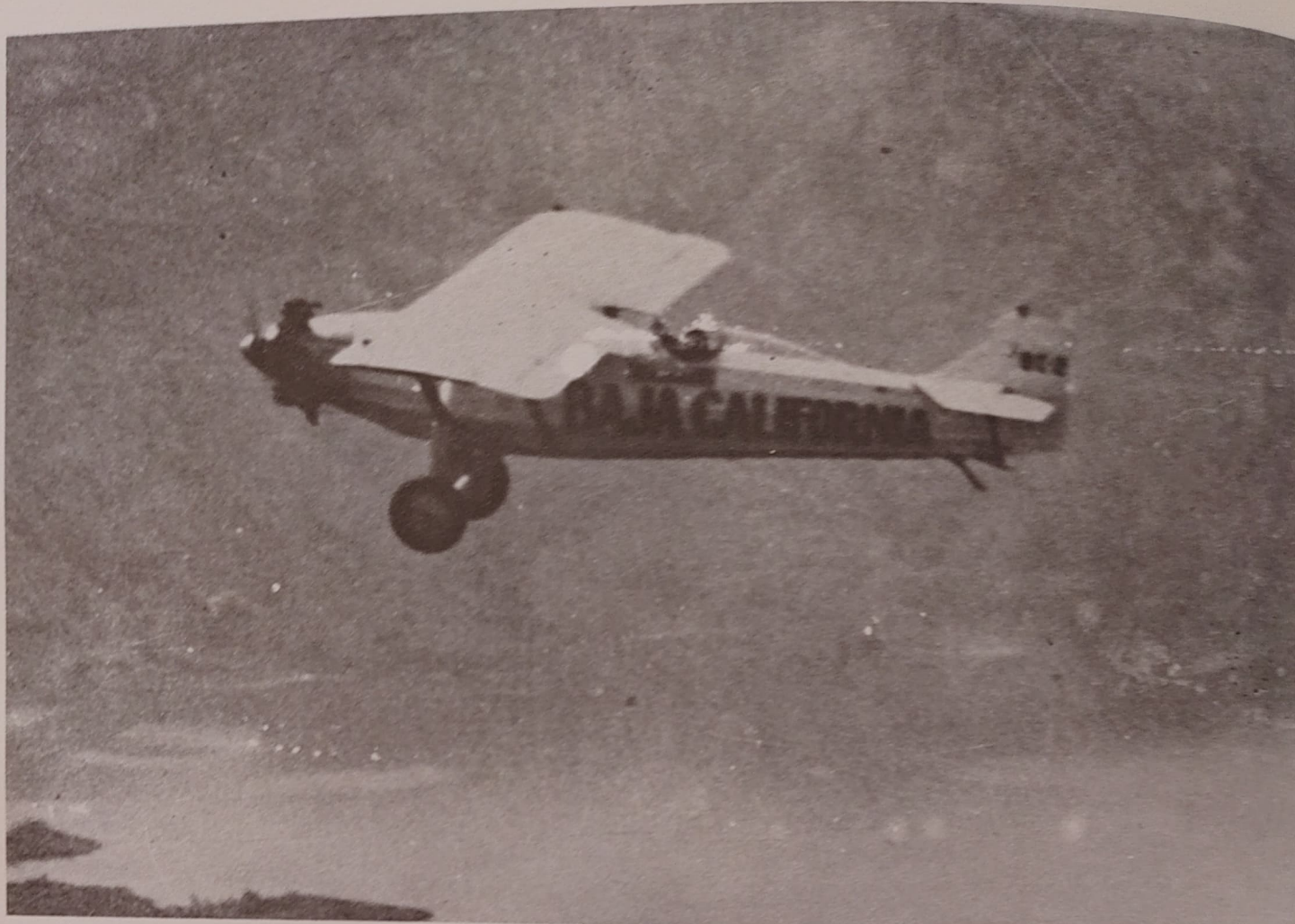
El vuelo, sin escalas, se efectuó en la siguiente ruta: México-Esperanza-Minatitlán-Campeche-Cabo Catoche-Cabo San José-La Habana.

## La Habana-Belice-Guatemala

El día 21 de agosto, después de diez días de continuos agasajos en La Habana, a las 9 de la mañana Roberto Fierro dejó el Campo Columbia con rumbo a la ciudad de Guatemala. Hasta Pinar del Río lo escoltó un avión militar cubano.

Nuevamente sobre el mar y de nuevo frente al mal tiempo. La fuerza del huracán le cerró el paso hacia Guatemala y regresó hasta Belice por donde había pasado poco antes. Como no había campo tuvo que aterrizar en la playa. A pesar de no tener permiso para entrar en Belice fué gentilmente atendi-





El "Baja California" en vuelo.

do por el Gobernador. El día 24 de agosto pudo continuar el viaje hacia Guate-

mala y dos horas y media después llegó a La Aurora.



Despegue en Guatemala.





En algún lugar de Centroamérica.

Entre la multitud que lo recibió se encontraba el propio Presidente de la República quien en el mismo aeródromo condecoró a Fierro con la Medalla Militar.

### Guatemala-San Salvador

El teniente coronel Roberto Fierro permaneció tres días en Guatemala recibiendo infinidad de homenajes y recepciones oficiales y populares.

El día 29 de agosto salió de Guatemala con destino a San Salvador a cuyo campo de Ilopango llegó después de 1 hora y 20 minutos de vuelo. A pesar de lo alejado que el campo estaba de la ciudad la recepción fue multitudinaria y encabezada por el Presidente de la República, en cuya compañía Fierro se trasladó en un auténtico desfile desde el campo al Palacio Presidencial donde fué condecorado.

Los cuatro días que el piloto mexicano estuvo en San Salvador fueron de

continuas muestras de afecto hacia él y hacia México.

### San Salvador-Tegucigalpa

El día 1 de septiembre despegó de Ilo-



Fierro en Balboa, Panamá.





pango para visitar Honduras, a cuya capital llegó después de 1 hora y 50 minutos de vuelo. Cuatro aviones salvadoreños lo escoltaron hasta la frontera.

En el campo de Toncontín fué nuevamente recibido por una multitud y por el sector oficial a cuyo frente se encontraban el Presidente de la República, el Ministro de la Guerra y el Embajador de México.

También fué recibido en palacio, condecorado y homenajeado por las fuerzas armadas.

### Tegucigalpa-San José

El día 4 de septiembre cubrió una nueva etapa de su viaje con destino a San José, capital de Costa Rica. Como México no tenía en esa época relaciones con Nicaragua evitó volar sobre el territorio de ese país. Al despegar de Toncontín enfiló hacia el Atlántico para dar un rodeo en su viaje a San José a

donde llegó después de 4 horas y 30 minutos de vuelo.

El campo de La Sabana estaba materialmente invadido por el público que entusiasmado había acudido a recibir a Fierro. Para evitar un seguro y lamentable accidente el piloto tocó tierra en una franja lateral al campo que resultó ser un camino para carretas, en el que una rueda se trabó y se rompió.

En San José se repitieron las recepciones, homenajes y condecoraciones ya habituales en cada escala.

Durante los cuatro días que Fierro permaneció en San José, aprovechó para que le hicieran dos nuevas ruedas para el tren de aterrizaje del Baja California.

### San José — Panamá

El día 8 de septiembre Roberto Fierro abandonó San José y, siguiendo la costa del Atlántico, llegó a Balboa, en la Zona





Recepción en Balbuena.

del Canal. De allí, acompañado por una escuadrilla de aviones de la Guardia Costera, voló a Fransfield, al otro lado del Canal, donde recibió numerosas muestras de admiración, afecto y camaradería por parte de la guarnición norteamericana y hasta fué agasajado con un banquete.

De esa ocasión es esta anécdota que guardaba un gran significado para el general Roberto Fierro que llegó a octogenario. Al hacer el brindis el jefe norteamericano se dirigió al piloto mexicano y le dijo, con la copa en alto:

“Deseo que sea usted, no el mejor piloto, sino el más viejo”.

En Panamá lo esperaba el mecánico Arnulfo Cortés que había llegado quince días antes. De inmediato se hizo cargo del avión y con la ayuda de personal

norteamericano realizó una minuciosa inspección del mismo ya que al Baja California le esperaba una dura prueba para el regreso.

### De vuelta a México

Después de siete horas de vuelo desde Panamá, Fierro hizo escala en San Salvador. Desde allí pensaba llegar directo a la capital del país, pero los vientos de frente y el mal tiempo lo obligaron a aterrizar de emergencia en Tepeaca, Puebla.

Al día siguiente llegó al Campo de Balbuena donde fue recibido por el presidente de la República, miembros del gabinete y Cuerpo Diplomático.

Las alas mexicanas se habían cubierto de gloria una vez más.





C. Fazzari



# LA LINEA AEREA POSTAL

Un grupo de pilotos y técnicos mexicanos, durante siete meses, realizó un servicio aéreo de gran importancia social y profesional al operar sin accidentes la Línea Aérea Postal México-Nuevo Laredo, con escalas en Querétaro, San Luis Potosí, Matehuala, Saltillo y Monterrey, volando aviones Stinson Detroiter.

## El proyecto

El servicio aéreo postal era ya una realidad en México. Había quedado atrás el tiempo del pionero Horacio Ruiz quien en 1917 transportó una valija postal desde Pachuca a México utilizando un avión Biplano Serie A de fabricación nacional. La Compañía Mexicana de Aviación ya había inaugurado en abril el servicio regular entre las ciudades de México y Tampico, con escala en Tuxpan.

Nuestro país, por sus grandes distancias, enormes accidentes geográficos y sus elevadas cordilleras, era un reto para los pilotos, quienes sin necesidad de salir del territorio nacional podían efectuar vuelos sensacionales, bien fuera

por la distancia, por la duración o por los riesgos técnicos a superar.

Al frente de la aviación civil se encontraban el señor Ramón Ross como Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas; el general Eduardo Hay, como subsecretario y el ingeniero Juan Guillermo Villasana como jefe de la Sección de Aeronáutica.

Estos tres funcionarios ya se habían distinguido por su apoyo a la aviación, destacando Villasana quien por méritos propios merece el calificativo de "padre de la aviación mexicana". El Subsecretario, general Eduardo Hay, voló en el Fairchild de la Compañía Mexicana de Aviación al inaugurarse el servicio postal regular entre México y Tampico, precisamente en compañía de Villasana y George L. Rhil.

Solamente Mexicana prestaba servicio regular de transporte de correo aéreo. Como ningún particular emprendiera nuevos servicios, Villasana proyectó instaurar el servicio aéreo entre la Ciudad de México y Nuevo Laredo con un organismo estatal.

La labor que hasta entonces había realizado Villasana fue premiada por la





Con motivo del establecimiento de la Línea Aérea Postal vino Eddie Stinson a México con otros pilotos de su fábrica. En la foto vemos a un desconocido, Joaquín González Pacheco, Fritz Bieler, Enrique Schondoube, ingeniero Juan Guillermo Villasana, señorita Pederson, Eddie Stinson y dos empleados de Stinson.

superioridad al transformar la Sección en Departamento de Aeronáutica al frente del cual quedó el propio Villasana. Esto ocurrió el día 1 de julio de 1928.

### El avión

El avión había sido construido por la fábrica Stinson Aircraft Company, fundada por Eddie Stinson en 1926 y que estaba situada en la ciudad de Dretoit, al Norte de los Estados Unidos. Su serie Stinson Detroiter, de la que hubo modelos con ligeras variantes, sería una de las más famosas de la época y para muchos el Detroiter fué el mejor avión ligero de entonces en todo el mundo.

Desde luego su contribución al desarrollo de la aviación civil puede calificarse de extraordinario ya que multitud de servicios nacieron con este avión y son muchas las aerolíneas aún vigentes cuya historia comienza haciendo referencia a un Stinson. Era un avión robusto, maniobrable, fácil de volar y

muy versátil, útil para casi todo. Monoplano de ala alta poseía revestimiento de tela. La cabina estaba totalmente cerrada y tenía capacidad para 4 personas; incorporaba arrancador para el motor, frenos en las ruedas y calefacción.

El modelo empleado en la Línea Aérea Postal México-Nuevo Laredo fue el Stinson Detroiter SM.1.

### Los pilotos

En el año de 1928 los pilotos civiles en México podían contarse con los dedos de las manos. La mayoría eran de extracción militar, forjados en la Escuela Militar de Aviación. En Mexicana volaban pilotos norteamericanos. Fritz Bieler acababa de inaugurar su escuela en la que empleaba el Stinson utilizado en el vuelo desde Canadá y con él se formaron algunos pilotos famosos como el propio González Pacheco, pero se trataba de personas cuya actividad aeronáutica tenía meramente un carác-





Juan Guillermo Villasana, el teniente Luis Boyer y dos pilotos de la fábrica Stinson.

ter deportivo. Villasana hubo de recurrir a los pilotos militares de los que había sido maestro y que le profesaban una gran admiración. El grupo seleccionado correspondía a la generación 1924-26 y todos ellos, andando el tiempo, tendrían "nombre" en la historia de la aviación mexicana: Luis Boyer Castañeda (jefe de pilotos), Antonio Cárdenas Rodríguez, Rodolfo Torres Rico, Miguel Colorado Cupido, Othón Hernández Amaral, David Chagoya, Juan Carmona, José Zertuche, Arturo Jiménez Nieto, Enrique Kanter y Feliciano Flores. Todos ellos ostentaban el grado de tenientes.

Su experiencia no era demasiada pero habían participado en las campañas de Sonora y Jalisco, además de sus vuelos en Balbuena. La posteridad confirmaría el acierto de Villasana al seleccionar a este equipo de pilotos que podemos calificar de extraordinario, como lo demostró su feliz actuación en la Línea Aérea Postal y en su carrera profesional después.

### Los campos de aviación

El aeropuerto, tal y como lo conocemos hoy, no existía. Se trataba de campos de

aviación que realmente eran simples llanos, pastizales, potreros o brechas, más o menos despejados de obstáculos, ligeramente emparejados y sólo algunas veces aplanados. Mexicana operaba en Tampico en el campo de "El Moralillo" donde tenía unas casetas para usos múltiples, abastecimiento de combustible en tambos protegidos del sol y una palapa, un cono de viento y un rudimentario jacalón para mantenimiento. En la ciudad de México se operaba únicamente en el campo militar de Balbuena. Pero la aviación estaba despertando un interés general.

El día 16 de noviembre de 1927 la Secretaría de Guerra y Marina, por conducto del Departamento Aeronáutico, giró una circular a los jefes de operaciones militares de toda la República con el objeto de cada cabecera contara con un campo de aviación con carácter estratégico. Se nombró una comisión técnica que, una vez recibido el aviso de selección del terreno adecuado, procedió a su acondicionamiento para que pudiera ser utilizado en operaciones aéreas.

Entre otras cosas, la circular recomendaba a los jefes militares que en la selección de áreas para campos de