breve historia de la aviación en méxico

ING. JOSE VILLELA GOMEZ



INGENIERO JOSE VILLELA GOMEZ

BREVE HISTORIA DE LA AVIACION EN MEXICO

MEXICO, D. F.

1971

DERECHOS RESERVADOS © COPYRIGHT ©
1975 POR ING. JOSE VILLELA GOMEZ

Prohibida toda reproducción total o parcial del contenido de esta obra, incluyendo copias fotográficas, fotostáticas, xerográficas o de cualquier otro procedimiento sin permiso escrito del autor.

ESTE LIBRO VA DEDICADO CON PROFUNDO AGRADECIMIENTO Y AFECTO AL SEÑOR LICENCIADO DON MARIO MOYA PALENCIA, PUES GRACIAS A SU VALIOSA AYUDA FUE POSIBLE SU PUBLICACION.

RECONOCIMIENTOS

El autor agradece la muy especial colaboración que hizo posible la escritura de este libro a las siguientes personas:

Al ingeniero P.A. Salvador Mariscal Flores, al ingeniero Enrique Velasco Padilla, al decano de los periodistas de aviación don Salvador Arreguín.

A mi hermano, el licenciado Salvador Villela Gómez, por su ayuda y desinteresado apoyo a la labor de hacer realidad este libro.

Al capitán P.A. Felipe H. García, general P.A. Luis Farrell Cubillas, arquitecto Alfonso Menchero, señor Humberto Gutiérrez Díaz, de Avianca; a Jos A. De Kanter, de KLM; señora Enriqueta Ventosa de García, ingeniero Aeronáutico Roberto de la Barreda, general P.A. Fernando Hernández Vega, general P.A. Roberto Fierro Villalobos, capitán José Blanco Talavera, Museo de Aeronáutica Militar, ingeniero Adolfo Villaseñor Macías y al P.A. Luis Angel Jara Monroy, por su colaboración.

El autor deja también constancia de su invariable gratitud hacia los integrantes de la Asociación Mexicana de Redactores de Aviación, A.C., a cuyo estímulo y apoyo se debió en gran parte la realización del libro.

Mi agradecimiento también a Felipe (Pipo) Martínez, experto fotógrafo, a quien se deben todas las reproducciones fotográficas del libro, algunas de las cuales, por su antigüedad, representaron un alarde de técnica fotográfica para lograr el resultado deseado en la reproducción.

La obra está basada, casi en su totalidad, en documentos, datos y fotografías del archivo aeronáutico, propiedad del autor.

México, D.F., 18 de julio de 1972.

PREFACIO

Desde el principio de los tiempos, en aquel despertar del mundo, pasada la primera borrosa impresión de encandilamiento, cuando todo quedó en calma, finalizada la obra del Creador, el hombre debió fijar con asombro su vista en el vuelo de las aves. Indudablemente que no fueron los seres que alrededor suyo se arrastraban los que despertaron su admiración, sino el brillante plumaje de las aves del Paraíso que orgullosas surcaban el cielo.

Al través de la historia de la humanidad, esta primera impresión es la que más perdura, manifestándose en mil y una formas. Observando los restos de las culturas más antiguas, vemos aparecer las alas de las aves rodeadas de un halo de misterio. Esto llegó a tal punto que se las reviste de cualidades divinas, lo que debió causar en el primer hombre el sentimiento de lo inasequible. Recordemos que en el Paraíso terrenal, un arcángel enviado por Dios arrojó de allí a nuestros primeros padres, Adán y Eva.

Así, llevado de aguda sensación de inferioridad, fue como en el transcurso de los tiempos multiplicó el hombre en su imaginación las especies aladas de formas caprichosas, a las que atribuia misteriosos designios. Este afán de crear seres alados perdura a través de los siglos.

Hasta muy entrada la edad que llamamos moderna, la idea del vuelo era considerada como mera superchería, cosas de brujas o de alados demonios. Por falta de conocimientos más claros sobre estas ideas, hipotéticamente tenemos que llegar a pensar que el hombre, convencido de que volar era cosa totalmente imposible para él, llamó en su auxilio a las alas de la mente y les dio características espirituales.

Entre las únicas tradiciones que de los tiempos primitivos nos han llegado, del afán de vuelo de los pueblos antiguos, es Isis el símbolo del ave trasladado a la divinidad. La realeza egipcia, 1000 años antes de Cristo, era muy generosa en el uso de motivos alados, en sus tronos, tumbas e insignias. Khensu, su dios alado, era el más prominente. Usaban también el halcón como símbolo de poder real. Cherubin, el toro alado con cabeza humana, era descrito por sirios y profetas en la Biblia. Gigantescas esculturas de este animal adornaban los pórticos del palacio del rey Argon, en el año 708 antes de Jesucristo. Otra manifestación alada sirio-caldea del año 884 antes de la era cristiana es el ídolo Ashur, que tenía alas y cabeza de águila y cuerpo de guerrero. El rey persa Kaihaus, constructor de la Torre de Babel, 1500 años antes de Cristo, dice la leyenda, atravesó el espacio en un trono volador tirado por cuatro enormes águilas.

El carruaje celeste de Ki-Kung-Shi, de la legendaria China; el dios de la guerra de la mitología japonesa; el pegaso inmortalizado por los griegos, Mercurio, el alado mensajero de los dioses romanos, la escultura con figura femenina provista de alas encontrada en 306 A.C. en la isla egea de Samotracia, son interpretaciones que a través de los siglos han perdurado del afán por el vuelo de esos primitivos pueblos, y aun de aquellos que integraron civilizaciones en cierto modo avanzadas.

En el pueblo hebrero, las alas tienen un sentido metafísico de protección o tutela; también, en algunos casos, significación simbólica de visiones proféticas. Así, los serafines de Isaías aparecen dotados de seis alas. Zacarías nos muestra a una mujer colocada dentro de un ánfora, que es llevada por los aires por otras dos mujeres provistas de alas de cigüeña. La Biblia nos da cuenta de cómo el profeta Elías cabalgó al cielo en un carruaje de fuego. También el Apocalipsis hace referencia al uso de las alas, cuando describe en figuras alegóricas a los cuatro caballeros que, viniendo del cielo, traen desastres, pestes y calamidades al mundo.

Hasta aquí, sin embargo, seguimos encontrando que la facultad de volar aparece asignada a la voluntad divina. No es el hombre el que lo intenta por sí mismo, no ha estudiado aún a las aves y observado su vuelo, para de allí sacar la conclusión de que el vuelo puede ser perfectamente factible, puesto que se trata de un fenómeno físico y no de poderes ultraterráqueos. De esto, parece ser que son los chinos (400 A. de J.C.), los que construyen y emplean por primera vez enormes papalotes con figuras de ave, con los que envían señales y mensajes a sus ejércitos en guerra. Para llegar a esto, es fácil deducir que debieron descubrir el efecto que las corrientes de aire producen sobre un plano, que con cierta inclinación y velocidad se mueve a través de él.

No obstante, en la mente del hombre de aquellos tiempos, existía la firme creencia de que sin plumas no había vuelo. La leyenda de Dédalo e Icaro a través de Ovidio, es ya primera relación del vuelo de un hombre. En efecto, Dédalo, cansado de su cautiverio en la Isla de Creta, después de burlar la vigilancia de Minos, escapa a su país natal. Para él la única vía de escape es el aire pues, como ya dijimos, el Rey de Creta lo tenía muy bien vigilado en las rutas terrestres y marítimas. Construye unas alas usando para ello plumas de ave pegadas con cera a un armazón de carrizo; además, para imitar las alas de los pájaros, les dio una ligera combadura. Instruye a su hijo Icaro en el uso de las alas y realizan la fuga, que como es bien sabido termina con la trágica muerte del joven y primitivo volador.

El filósofo, físico y mecánico griego, Architas de Tarento, amigo de Platón (428-327 a de J.C.), construyó una paloma de madera, que volaba impulsada por un mecanismo secreto. Por dos mil años este invento, del que nos habla Aulio Gelio en sus Noches Aticas, para él que no hay explicación científica explícita, sobrevive y ha sido motivo de investigaciones y discusiones. Algunos científicos creen que Architas empleó gas para hacer que su paloma flotara en el aire; otros han sugerido el posible empleo de una madera ultraligera de procedencia desconocida, o que tal vez fabricó un mecanismo que bien pudo ser el precursor del motor de combustión interna de nuestros tiempos.

En el año 66 de nuestra era, Seutonio nos cuenta del vuelo de un hombre, que queriendo emular a Icaro, muere también en el intento. Fue asimismo durante el reinado del emperador Nerón, que un hombre llamado Simón el Mago, provisto de alas artificiales se lanza desde lo más alto del foro romano, y al igual que su antecesor, Simón el Mago, encuentra la muerte al estrellarse contra el suelo. El sarraceno de Constantinopla, no fue más afortunado que sus colegas romanos, pues al lanzarse desde una alta torre en presencia del emperador bizantino Commeno, sus alas fallan y muere de manera violenta.

Con la caída del Imperio Romano, la idea del vuelo parece retroceder y se refugia nuevamente en las formas monstruosas de seres voladores; los grifos, los dragones con alas y las brujas, vuelven a surcar el aire, espíritus que una vez más veremos surgir en el arte medieval.

Es en esta época en que surgen hombres como Roger Bacon, por muchos considerado como el precursor del vuelo mecánico. Sin embargo, la literatura aún sigue recogiendo fábulas y leyendas, como aquellas del viaje de Inglaterra al Nilo, narrado en el Orlando el Furioso, *en el que el caballero Astolfo realiza su hazaña montado en un extraño hipogrifo.*

Pero hay hombres que no se conforman con las leyendas y fábulas literarias y prosiguen con experimentos y ensayos reales, en los que no faltan accidentes fatales como el del rey Bladud de Inglaterra, y de éxitos como los del árabe Abdul-Kausin-ben-Firmas, llamado el "Sabio de Andalucía", que en 975 voló desde una torre con alas artificiales. El benedictino inglés Oliver de Manesbury, en 1060 y el italiano Juan Bautista Danti de Perusa, en 1490 intentan vuelos planeados, lanzándose desde elevadas torres.

En el siglo XV se inician los trabajos de Leonardo de Vinci, observador atento del vuelo de las aves, que lleva al papel magistrales dibujos, entre los que se encuentran los planos de un rudimentario ornitroptero. En su folleto Codige sul volo degli ucelli *publicado en 1505, el verdadero precursor de la aviación moderna señala ideas fundamentales, habla ya de la "superficie almidonada de forma cóncava", sitúa al hombre recostado boca abajo sobre su planeador, pues en esa forma "ofrecería menor resistencia al avance en el aire". Este consejo lo seguirán más tarde Lilienthal y los hermanos Wright. Jean Muller, profesor de matemáticas de Baviera, se hace famoso en 1436 con la fabricación de dos máquinas voladoras. Una de ellas era una "mosca" metálica, que salía de las manos de su inventor y después de dar vuelta a la habitación regresaba al punto de partida, esta "mosca" metálica que se movía con un mecanismo de relojería, fue construida en Nuremberg. La segunda máquina voladora de Muller, era una águila de hierro, que voló en presencia del emperador Federico.*

No se encuentran en el siglo siguiente, más noticias sobre intentos de vuelo, que la de un artista italiano llamado Giudotti, que realizó un sinnúmero de vuelos con éxito, utilizando unas alas armadas con plumas de ave sobre un armazón de bambú. Se citan también por esta época, los experimentos del sabio inglés Hooks y su máquina voladora. Sobre esto se sabe únicamente que era impulsada, al igual que la de Muller, por un mecanismo de relojería. Es curioso ver cómo en el siglo XVII, los "hombres de iglesia" se interesan por la conquista del aire. En efecto, son varios sacerdotes jesuitas los que desde 1670 exteriorizan sus tra-

bajos. En este siglo el vuelo mecánico parece haber perdido adeptos, sólo se habla de aeróstatos. Surgen dos sacerdotes jesuitas en Italia, Onorio Fabri, Tersi Lama y el portugués Francesco Da Lama que en su obra titulada Prodromo overo saggio di alcune invencione nueva promesso all "Arte Maestra", describe una nave con cuatro remos y velas, que se mueve por el aire suspendida de cuatro esferas de cobre, en las que se ha hecho el vacío completo. Sus trabajos parecen ser un punto de transición entre el vuelo planeado o mecánico y el aeróstato. Por este tiempo aparece un curioso personaje, el también sacerdote jesuita Bartholomeu Lourence de Guzmao, físico y matemático nacido en Santos, Brasil, en el año de 1675. En 1708 comienza la construcción de una máquina aerostática en forma de pájaro, con la cual se lanzó al espacio en presencia del rey Juan V, desde la Torre de la Casa de Indias, en Lisboa. Se carece de información exacta de los resultados de este experimento, así como de las características del aparato volador.

La invención del globo por los fabricantes franceses de papel, José y Esteban Montgolfier, marca en realidad el comienzo de la aventura del hombre en el cielo.

Miles de personas fueron testigos de la demostración científica de los Montglolfier, en la villa de Annonay, el 5 de junio de 1783. Una enorme esfera de papel llena de aire caliente, el primer Montglofier, se elevó a una altura de 1,800 metros. Los hermanos de Annonay fueron proclamados como los "conquistadores del aire". Benjamín Franklin, representante de los Estados Unidos en París, el primer norteamericano que presenció un viaje aéreo, declaró: "es un descubrimiento de gran importancia para la humanidad". Los vuelos en globo muy pronto fueron seguidos y sobrepasados en la conquista definitiva del espacio por el hombre, hasta llegar a nuestros días con el asombroso desarrollo que vemos. Las grandes y poderosas aeronaves que hoy surcan las rutas mundiales han encogido el globo terráqueo y puesto al hombre en el umbral del espacio infinito.

Siendo nuestra intención dedicar este libro a delinear la conquista del aire en nuestra patria, damos por terminado nuestro rápido recorrido por las páginas de la historia universal de la aeronáutica, concentrándonos en las leyendas, hechos y realizaciones de la más apasionante de las conquistas del hombre, el vuelo, pero el vuelo de los mexicanos.

Capítulo I

MITOLOGIA Y LEYENDAS MEXICANAS

CAPITULO I

MITOLOGIA Y LEYENDAS MEXICANAS

Poco es lo que hay que hablar respecto a las primeras manifestaciones del vuelo en los mexicanos antes de la conquista; sin embargo, en la prehistoria encontramos huellas de que en algunas tribus, sobre todo en las más adelantadas, especialmente la azteca, existía la inquietud por el vuelo. Como en el resto de la humanidad, nuestros antepasados idearon estos sentimientos de cualidades divinas, y en su imaginación vistieron con alas a ciertos destacados personajes del Olimpo mitológico de los primeros pobladores del Anáhuac.

EL CALENDARIO AZTECA Y LA PRIMERA REFERENCIA

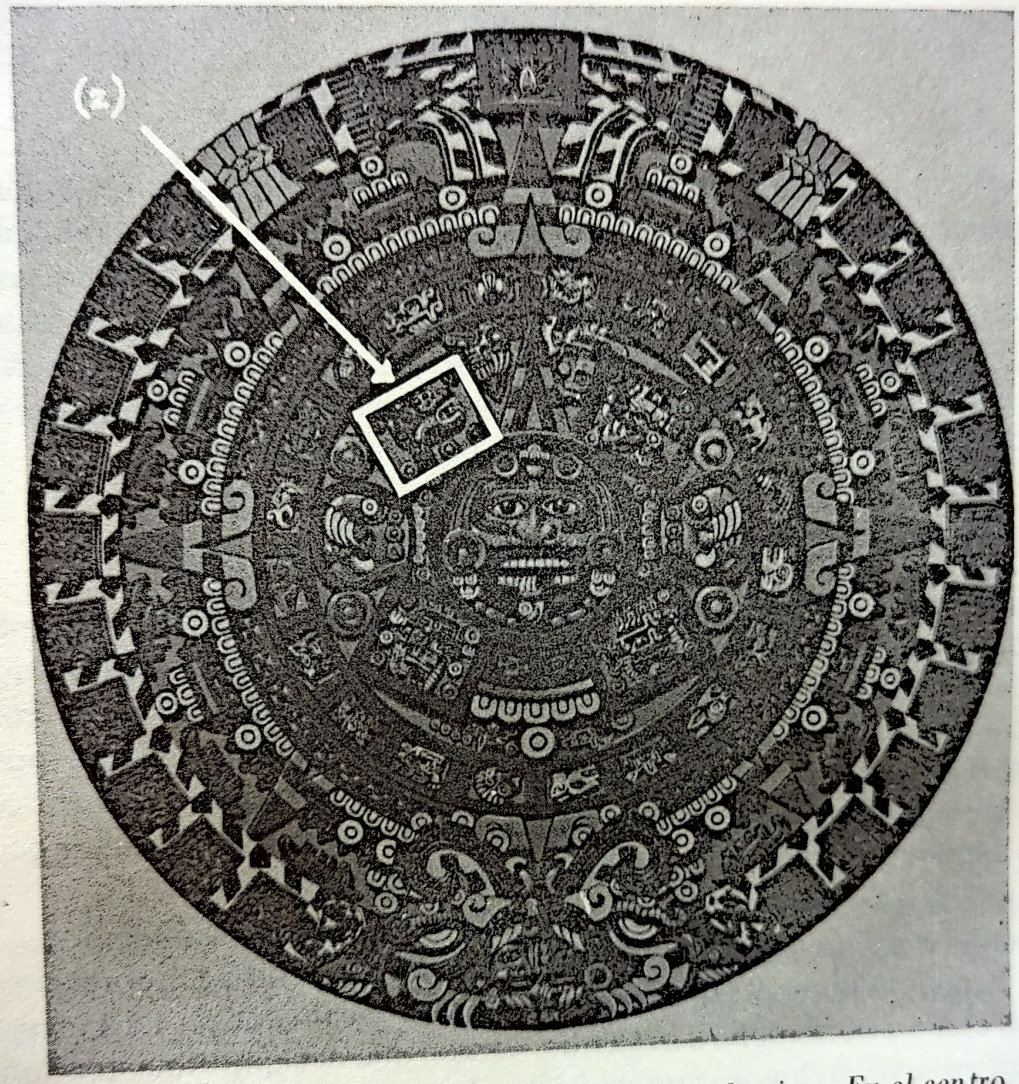
La más antigua referencia de que se dispone sobre el deseo del hombre de Anáhuac de elevarse sobre la tierra, nos la da la enorme piedra basáltica, que con su peso de 25 toneladas y un diámetro de 3.60 metros, conocemos como el Calendario Azteca. En este monumento de fama mundial, que servía de representación simbólica para el cómputo del tiempo, se encuentra en su parte central esculpida la efigie de Tonatiuh, amo de los cielos, alrededor de quien ocurrían todos los fenómenos diarios y periódicos del Universo.

Rodeando la casa de Tonatiuh están encuadrados cuatro símbolos, dos en la parte superior y dos en la inferior; cada uno de estos símbolos representa una época, en la cual la humanidad sufrió de grandes calamidades. Observados de arriba hacia abajo y de derecha a izquierda, vemos que el signo Aquiauh Tonatiuh (sol o época de lluvia de fuego) corresponde a la tercera época cosmogónica en la que todo se extinguió por la lluvia de la lava y fuego. Un hombre de esta época fue transformado en ave para que volando se pusiera a salvo de la calamidad.

La figura representada en el tercer cuadro es la de Ehecatl o dios del Viento, sin duda padre de Tohtli, quien por designios de Tonatiuh fue transformado en ave o Cuauhtli, dándose así posible explicación al origen de este legendario héroe de la mitología azteca, que más tarde tomó forma humana, en los caballeros águila de los ejércitos imperiales de Anáhuac.

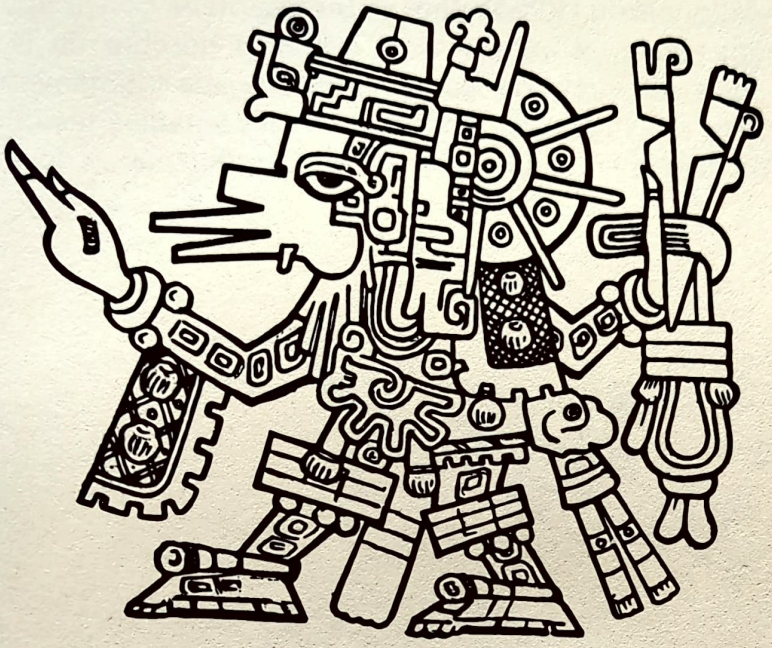
Tothli en la mitología azteca, e Icaro en la griega, son figuras legendarias que representan el ancestral deseo del hombre: volar. El Astro Rey castiga la osadía de Icaro, derritiendo con su calor la cera de las alas del personaje griego, precipitándolo a una muerte segura en las aguas del Egeo. Tonatiuh, convierte a Tothli en águila, para salvarlo de la calamidad que asoló al Universo, en la tercera época cosmogónica.

EL CALENDARIO AZTECA



Calendario Azteca. Piedra basáltica de una sola pieza. En el centro se puede ver la efigie del dios Tonatiuh, maestro del Universo. En el cuadrante superior izquierdo (2) se encuentra la casa de Echecatlonatinh, dios del viento y padre de Tohtli





Dios Ehectl

Altorrelieve en piedra basáltica representando al legendario Caballero Aguila



LA LEYENDA DE QUETZALCOATL

Quetzalcóatl, dios de dualidad de los toltecas, nacido de Chimalmau el año 1 caña, no era sólo el símbolo más elevado del espiritualismo y del pensamiento teológico del México antiguo; era la personificación de la facultad de volar, reservada por nuestros ancestros a la divinidad. La dualidad que era atribuida por los toltecas a su príncipe Acatlpopiltzin Quetalcóatl, se representaba con la figura de una serpiente emplumada, pues ya hemos visto cómo el hombre de la antiguedad, por su observancia del vuelo de las aves, relacionaba íntimamente las plumas con el vuelo. Hasta nuestros días, encontramos incontables testimonios del dios dual en su forma de serpiente con plumas, en Teotihuacán, Xochicalco, Tula y Chichén Itzá.

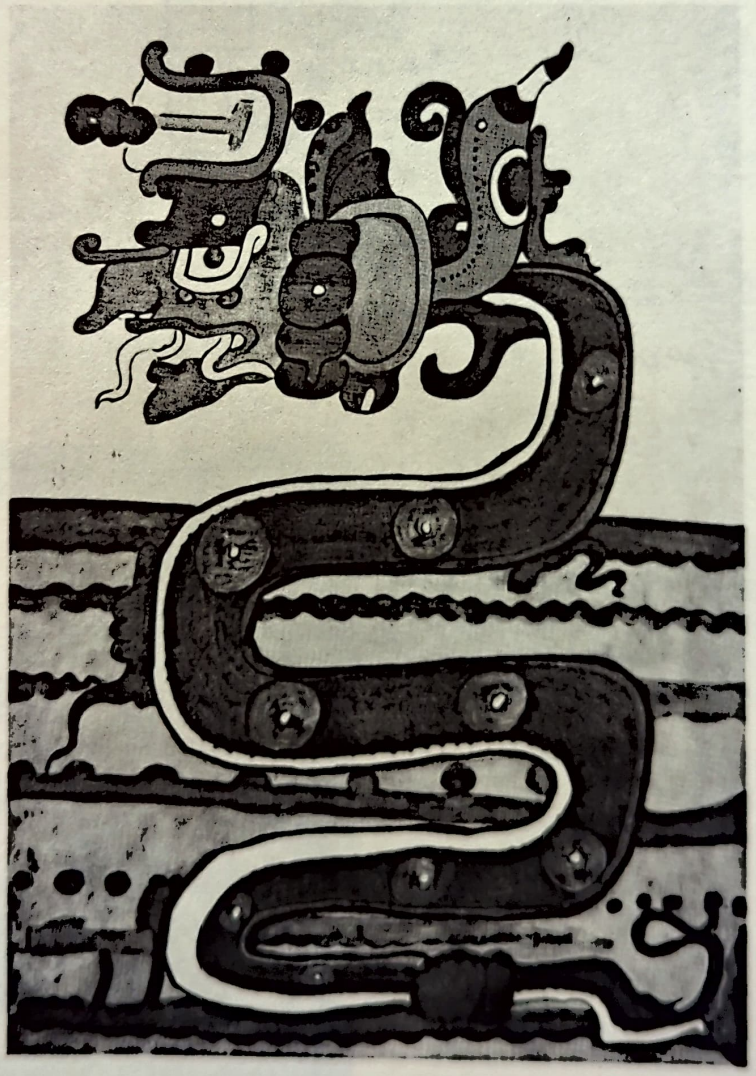


Figura de Quetzalcóatl (que en lengua azteca significa: Quetzal, pájaro y Coatl, serpiente); para los mayas era Kukulkan (Kukul, pájaro, Kan, serpiente). Reproducción de altorrelieves a color que existen en el templo de los juegos de pelota en Chichén Itzá, Yucatán



Caballero Aguila de los ejércitos aztecas

Cuando sobrevino la ruina de Tula, capital de los toltecas, Quetzalcóatl desaparece, no sin antes dejar rastros de su paso por tierras mayas con el hombre de Ku Kulcán. Los anales de Cuauhtitlan dan sobre este suceso una muy interesante versión, en su parte intitulada "Quetzalcóatl se convierte en una estrella", y que por ser de peculiar interés a nuestros propósitos, transcribimos íntegra:

Como lo sabían los viejos,
Quetzalcóatl ascendió al cielo,
a la casa del cielo.
Dicen los ancianos
que se transformó en una estrella,
en la estrella que brilla en el Alba . . . .

Sea como fuere, la leyenda de Quetzalcóatl es un antecedente más del pensamiento y el deseo nato del vuelo en la imaginación de los primeros pobladores de estas tierras mexicanas.

LOS VOLADORES

Una de las pocas ceremonias de antes de la conquista, y que aparentemente no ha sufrido ninguna influencia extraña, es la Danza de los Voladores. Esta espectacular ceremonia ha sobrevivido únicamente en la región oriental de la Sierra Madre, cerca del Golfo de México, principalmente entre los indios totonacas, en la región de Papantla, en donde se efectúa tanto en la celebración del Corpus Christi como durante las fiestas de la Feria de la Vainilla.

Durante los siglos IV y V "Los voladores" fueron considerados como mensajeros entre el cielo y la tierra. Esta ceremonia de carácter religioso tenía la misión de dar gracias a los dioses por los beneficios recibidos en felicidad, tierras y también combatía la sequía y otras calamidades.

A la llegada de Cortés "Los voladores" desaparecieron y aquellos hombres impuestos a vivir en las alturas se verían esclavizados por la dominación española. En la región aún se recuerda a estos insignes voladores como héroes del espacio y el tiempo.

La leyenda de "Los voladores" se remonta a la época del esplendor del Imperio Azteca, pues fue en el Valle del Anáhuac, donde se originó esta expresión artística, que reunía en sí tanto el fervor religioso de los indios como el sempiterno deseo del hombre de conquistar el aire.

Cuentan las crónicas que en la esquina formada por las antiguas calles de la Acequía y Balvanera había establecido un mercado sumamente pintoresco, que por generaciones enteras fue conocido con el nombre de "El volador".

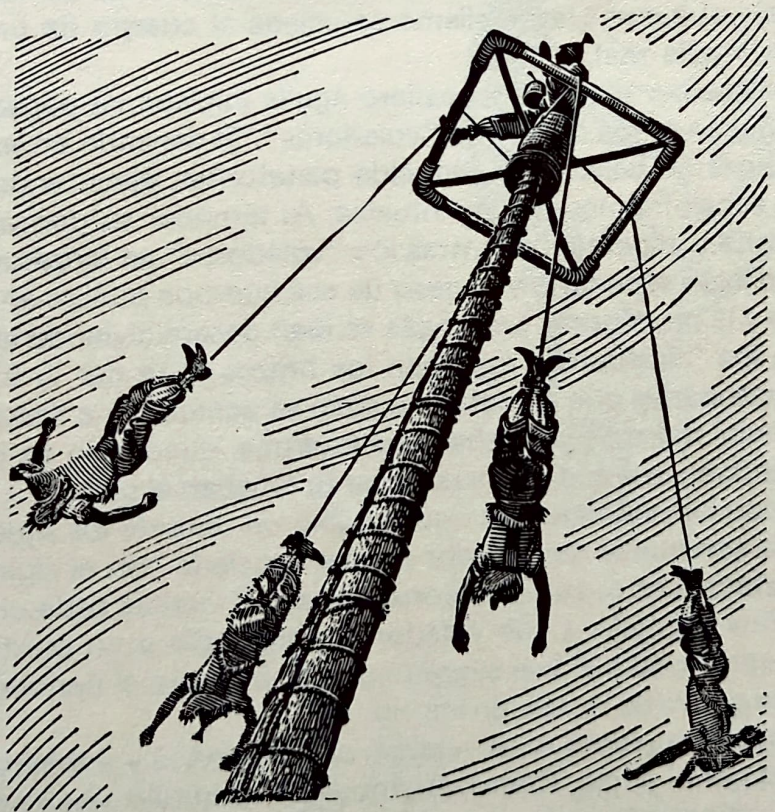
En los terrenos que ocupara el desaparecido mercado, se encuentra actualmente el magnífico edificio que ocupa la Suprema Corte de Justicia, en las calles de José María Pino Suárez y Corregidora. El mercado allí establecido recibió su nombre de la tradicional ceremonia de "Los voladores", de más de cuatro siglos de antigüedad, que allí se practicaba muchos años antes de la llegada de los conquistadores iberos.

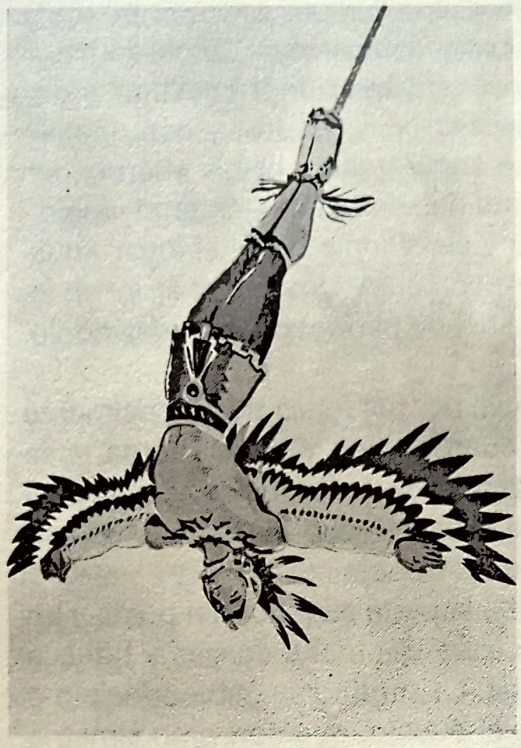
El rito y desarrollo de este evento requería la observancia de una liturgia religiosa especial, que se trasmitía de padres a hijos. La localización del tronco de

árbol, que serviría de poste, requería de ciertas condiciones. Al monte subía jóvenes pertenecientes a casas de la aristocracia azteca; su complexión era robusta, pues debían reconocer a pie los inmensos bosques de Iztaccíhuatl y del Popocatépetl, en busca del árbol. Este debía ser recto, sin nudos, y con una altura aproximada de 35 metros. Una vez que se encontraba y elegía el árbol, se procedía a despojarlo de sus ramas y hojas, hasta dejarlo completamente limpio. Derribado éste se le conducía con toda pompa y ceremonia hasta el lugar en la Gran Tenochtitlán, en donde se efectuaría el espectáculo. Una vez el árbol en la plaza principal, se le incaba en el suelo y se le alineaba perfectamente, dejándolo rigurosamente a plomo.

Cinco largas cuerdas se tejían de fibra especial por personas tradicionalmente preparadas para esta tarea. De estas cinco cuerdas una era más larga y se enrollada en espiral al tronco de árbol, empezando de arriba hacia abajo. Esta cuerda hacía las veces de rudimentaria escala de caracol, que facilitaba el ascenso del danzarín y de los "voladores" a la cúspide del tronco.

Una pequeña plataforma de madera coronaba la parte superior del poste y en ella se situaba el danzante, quien con gran destreza ejecutaba danzas y brincos rituales al son de teponaxtle y una flauta de caña. La ceremonia daba principio a la salida del sol, a la plaza principal acudía todo el pueblo, que con gran simetría se colocaba alrededor del poste.





Los simbólicos personajes se presentaban en la escena llevando a sus brazos, fuertemente atadas alas con plumajes de hermosa plicromía; su cuerpo iba tocado de un ropaje que con gran realismo semejaba el cuerpo de un ave, en su cabeza lucían el águila real.

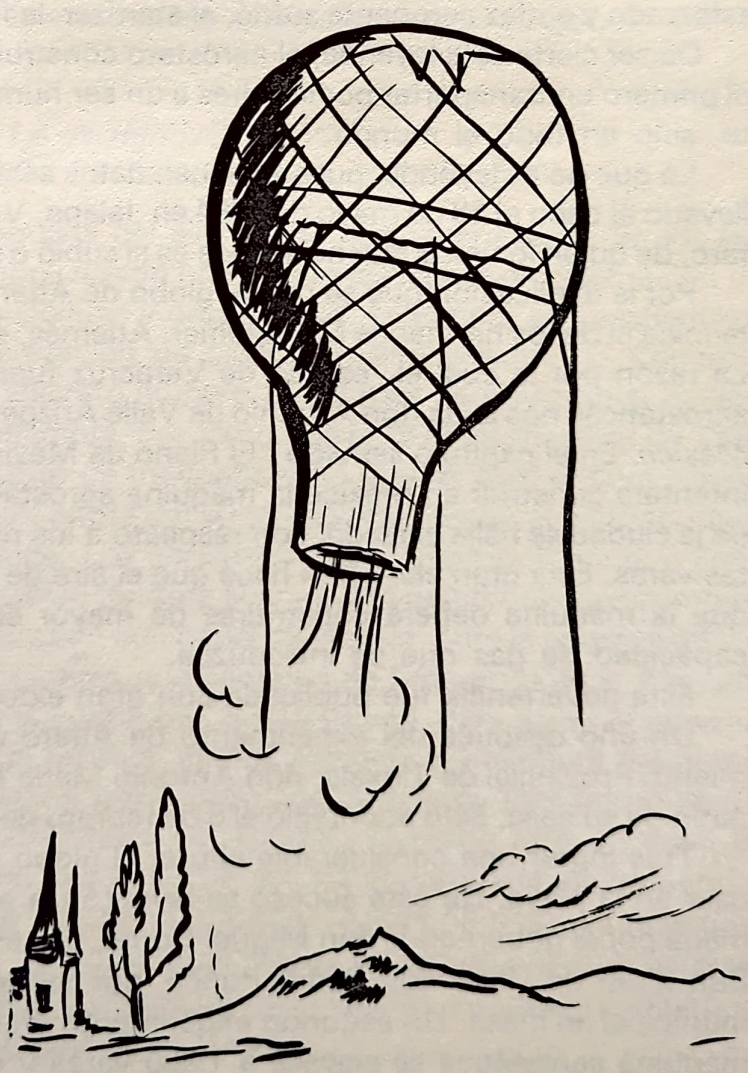
Se hacía el silencio y el primer caballero águila iniciaba su pausado ascenso por el tronco seguido de los otros tres "voladores". El danzarín en esos momentos daba principio a su baile en la reducida plataforma, ejecutando en ella mil malabarismos y escalofriantes danzas rituales. Al terminar su danza, se sentaba en el disco giratorio y esperaba, mientras los "voladores" se lanzaban al espacio cabeza abajo. Un jalón repentino y el peso de sus cuerpos ponían en movimiento giratorio el disco y la plataforma. Las sogas se iban desenvolviendo lentamente, y en su descenso los "voladores" agitaban los brazos para dar la impresión del vuelo de aves legendarias que surcando el cielo se acercaban a tierra. Al llegar al suelo, con una hábil maroma volteaban sus cuerpos, quedando en posición vertical en el momento en que sus pies suavemente tocaban el piso.

De acuerdo con los historiadores que escribieron durante los siglos siguientes a la conquista, la ceremonia del volador estaba asociada con el siglo de 52 años del calendario azteca. Los cuatro voladores daban 13 vueltas cada uno, sumando el número de años del ciclo. Cada volador correspondía a un punto cardinal, y puede ser que representara el ave sagrada que gobernaba el periodo de 13 años asignados a cada punto de la rosa de los vientos.

Con la conquista se pierde todo vestigio de los sueños y anhelos de nuestras razas aborígenes por el vuelo. Como veremos en el capítulo siguiente, no es sino hasta la época colonial cuando varios personajes conciben ideas para volar, llegando a experimentar con los más variados artefactos, muchos de los cuales se acercaron al globo aerostático inflado con aire caliente.

Capítulo II

LA AEROSTACION



CAPITULO II

LA AEROSTACION

LOS PRIMEROS ENSAYOS EN LA "NUEVA ESPAÑA". DE 1664 a 1785.- EL ANONIMO.- JOSE MARIA ALFARO.- ANTONIO MA. FERNANDEZ.

La Gaceta de México nos habla en el año de 1667, de un rumor popular: Un individuo, cuyo nombre se ignora, inventó un extraño artefacto muy semejante a los aeróstatos de años más tarde. La misma conseja popular nos dice que el aeróstato se elevó desde lo que es hoy la avenida 5 de Mayo y fue a caer en los médanos del Perro, todo ello en el Puerto de Veracruz. Se cuenta, además, que el esforzado y audaz aeronauta sufrió, al aterrizar, la fractura de una pierna.

De ser cierta esta leyenda, el aeróstato construido por el jarocho anónimo fue el primero en transportar por los aires a un ser humano, no sólo en este continente, sino en todo el mundo.

Lo que no es leyenda, pues se tienen datos escritos de ello, fue el experimento llevado al cabo el 18 de mayo de 1784 en Jalapa, Ver., por el señor José María Alfaro, de quien lo único que no se dice es si subió o no en el globo.

Por la explicación que se da del globo de Alfaro, se le cree muy semejante en técnica al de los hermanos Montgolfier. Además, estaba inflado con aire caliente. La razón por la cual el estado de Veracruz fuera el escenario de dos pruebas aerostáticas nos la da don Artemio de Valle Arizpe en su libro titulado *Cuadros de México.* En el capítulo llamado "El Plano de México", se lee: "Si alguna persona intentara construir en México la máquina aerostática, se le advierte que el suelo de la ciudad se halla elevado, con respecto a los niveles del mar, dos mil seiscientas varas. Esta gran elevación hace que el aire de aquí sea más ligero, de manera que la máquina deberá construirse de mayor amplitud por lo respectivo a la capacidad de gas que se introduzca.

Esta advertencia fue publicada con gran extensión en la *Gaceta de México.*

Un año después del experimento de Alfaro en Jalapa, el capitán del Regimiento Provincial de Tlaxala, don Antonio María Fernández, elevó un globo en el patio de su casa. Esto aconteció el 6 de febrero de 1785.

Tras lograr una considerable altura, el globo recorrió casi una legua y fue a caer en la playa. De este suceso se levantó un acta muy detallada, que fue firmada por el gobernador don Miguel Corral, por el comandante de la Fortaleza de San Juan de Ulúa, don Pedro Ponce, por varios eclesiásticos y por el pueblo municipal en masa. Un segundo experimento efectuado días después hizo que la máquina aerostática se elevase a 1,500 varas y permaneciera en el aire por es-

pacio de 45 minutos. Animados con estos éxitos, los alumnos de la Escuela de San Carlos hicieron el experimento de elevar dos globos en el Jardín Botánico del Palacio Virreinal. Para tal ocasión se reunieron, además, del virrey, los profesores de la Real y Pontificia Universidad de México y los alumnos del Seminario Tridentino. El fracaso fue rotundo, pues antes de que los globos alcanzaran unas 20 varas de altura fueron pasto de las llamas. A los pocos días, sin embargo, lograron elevar hasta media docena de esféricas montgolfieras. Ello ocurría según la *Gaceta de México,* el 18 de junio de 1785.

Queriendo agradar al virrey Conde de Galve, el editor de la *Gaceta de México* don Manuel Antonio Valdez, preparó con gran pompa y esplendor la elevación de una enorme montgolfiera de 40 libras de peso. Para tal efecto en el patio principal del Palacio Virreinal se instalaron más de cincuenta hornillas, que habían de alimentar por su enorme cuello al aeróstato esférico de 20 varas de circunferencia. En el acto de elevarse el globo, una gran cantidad de fuegos artificiales y cohetes adornaron bellamente la escena, al final de la cual un enorme letrero se despegó del globo con una leyenda que decía: "Viva su Excelencia". Después de entusiasmar con delirio al público espectador, el globo fue a caer por un lado del Cerro del Peñón, a una legua de distancia de la ciudad. En ese mismo mes y año, la vieja Antequera vio por primera vez la ascensión de un globo de aire caliente. No se sabe quién fue el autor de esta hazaña ni si subió o no en su globo.

LA INDEPENDENCIA
HAZAÑA DE LOS MEXICANOS (1825-1842)

Pasaron los años y la conquista del aire siguió con igual ímpetu en los dos continentes. En nuestra metrópoli fueron preparadas las fiestas de celebración del primer aniversario del Grito de Dolores y desde luego, el número sobresaliente de todos los programas fue la elevación de globos de aire caliente. El Congreso Constituyente de 1824, en su Decreto número 27 del mes de noviembre, declara fiesta nacional el día 16 de septiembre. Por tanto, fue el 15 de septiembre de 1825, cuando al celebrar el primer Grito de Independencia, con el cual el cura Miguel Hidalgo liberó en 1810 a nuestra patria del yugo español, desde el histórico pueblecito de San Miguel de Allende. Los hermanos Ibar, Ceferino, Manuel y Tranquilino, de oficio carpinteros, elevan durante el gran acto de primer aniversario un gran globo, hermosamente decorado con papel multicolor, ante la admiración y el regocijo de los miles de espectadores que llenaban de bote en bote la Alameda Central, precisamente frente a la iglesia de Corpus Christi. Para llevar el enorme globo fabricaron un andamio de madera, el cual sostenía la envoltura del globo, pero para que éste pudiera llegar a gran altura, los hermanos Ibar introdujeron una novedosa modificación consistente en aparejar al globo con un tubo de fierro, en el cual colocaban tres hachones de estopa impregnada en trementina que, al arder, alimentaba de aire caliente al globo. Antes de esto, se acostumbraba poner debajo de la boca del globo, que estaba sostenido por el andamiaje, los anafres u hornillas que lo alimentaban de aire caliente. Al iniciar el globo su ascenso, el anafre u hornilla permanecía en el suelo.

En su obra *La Ciudad de México,* don José María Marroqui nos dice que dos de los hermanos Ibar murieron pronto y que el sobreviviente, avanzado en años, falleció alejado de las actividades aeroestáticas.

ADOLPHE THEODORE (1833) — GUILLERMO EUGENIO ROBERTSON (1835) — LOUIS A. LAURIANT (1841) — CARRILLO

Varios fueron los aerósteros extranjeros que vinieron a México, a probar fortuna, pero sin duda, el más pintoresco por sus sonados fracasos fue el señor Adolphe Theodore, de origen francés nacido en Gijón. A su llegada a la capital fue presentado al general Manuel Barrera.

Theodore mostró a Barrera periódicos de La Habana y de Matanzas, que elogiaban sus ascensiones en globo, y le solicitó formar una compañía para explotar el novedoso espectáculo, pues era necesaria, la inversión de cinco mil pesos para verificar la ascensión. Barrera se ofreció a suministrar la suma pedida con el ofrecimiento de que le sería reembolsada con los productos de la primera ascensión.

El primer paso que dio Theodore fue la obtención de la licencia respectiva, la que le fue otorgada por don José Joaquín de Herrera, general de brigada y gobernador del Distrito Federal, el 11 de enero de 1833. Suministradas las cantidades necesarias para la construcción del globo, aparatos, ácidos, etc., la sexta ascensión, según él, y la primera en la ciudad de México, se anunció para el 1o. de mayo en la plaza de toros de San Pablo, propiedad de Barrera.

Del programa respectivo que circuló en la época se tomó el siguiente curioso párrafo: "Es en aquel momento, que el impávido viajero se desprende de este suelo, privilegiado de la naturaleza (quizá para no volverlo a pisar nunca, según los arcanos de la Divina Providencia), que los magnos síntomas de sensibilidad se manifiestan en el semblante de cada uno de los espectadores, fluctuando sus espíritus entre el temor y la esperanza, al considerar el desamparo total que sigue al viajero en tan espantosa carrera. A la elevación de mil varas, el volador deja bajar un hermoso paracaídas de tafetán, conducido hasta el suelo por un águila, dedicado al señor general don Manuel de la Barrera, en prueba de su agradecimiento y respeto por haberle suministrado las cantidades para habilitar esta función. Remontándose más en su vuelo, se distinguirá desde el imperio de Júpiter el globo mexicano, como el lucero de fuego en medio de los celajes".

El día fijado para la primera ascensión, Theodore se disculpa ante el alcalde José María Mejía, de no poder realizarla puesto que se preparaba en la atmósfera tempestad y lluvia. El pretexto no fue aceptado y Theodore fue a parar a la cárcel. Por órdenes del gobernador del Distrito, el infeliz aeronauta fue puesto en libertad, obligándose ante el escribano Francisco Bala a verificar la ascensión si Barrera le daba los medios económicos para la construcción de un globo más grande. Construido éste, el gobierno ordenó la integración de una comisión ténica formada por catedráticos de la Escuela de Minería, quienes dictaminaron que el segundo globo reunía las condiciones necesarias para realizar la ascensión. En vista de esto se anunció para el 13 de octubre la ascensión del aeronauta galo, pero la víspera, el gobierno mandó suspenderla por considerar que faltaban al

aeronauta los conocimientos necesarios para hacerla sin riesgo de su persona. El descontento público contra Theodore y Barrera fue fenomenal, exigían la intervención de la justicia a fin de que se devolvieran los dineros de las entradas. Barrera, personaje influyente, logró evitar tal devolución alegando que con el dinero recabado no se pagaban los gastos que él había tenido que hacer en la preparación del evento.

Al final de cuentas quien cargó con la culpa de este segundo fracaso fue el desventurado Theodore, que fue encarcelado. Dos años después fue puesto en libertad, reducido a la más espantosa miseria, abandonó el país en busca de mejores horizontes, pues no se volvió a saber nada de él.

Barrera, para acallar las críticas por la no devolución de las entradas, prometió al público traer un mejor aeronauta y presentar un mejor espectáculo que satisficiera el interés de sus conciudadanos.

GUILLERMO EUGENIO ROBERTSON

(1835)

La fortuna que siempre acompañó a Barrera hizo que llegase a los Estados Unidos el notable aeronauta Mr. Guillermo Eugenio Robertson, nacido en París en 1799, hijo del célebre profesor de física Esteban Gaspar Robertson, natural de Lieja, Bélgica.

Guillermo Eugenio fue también notable por sus experiencias de física y por sus numerosas ascensiones aerostáticas en Lisboa, Oporto, Madrid y París. Hallándose en Lisboa ejecutó el 10 de diciembre de 1819 un descenso en paracaídas. Después de esto, trajo al nuevo mundo el espectáculo de las ascensiones aerostáticas, dando exhibición de sus habilidades en Filadelfia, Nueva Orleáns y La Habana.

Sabedor Barrera de que Robertson se encontraba en Nueva York en donde hizo varias ascensiones, habló con don Antonio Panot e hizo invitar a Robertson para que viniera a México. Cuando llegó a esta capital lo contrató por medio del corredor Ernesto Masson para que realizara varias ascensiones por las cuales le pagaría la cantidad de diez mil pesos.

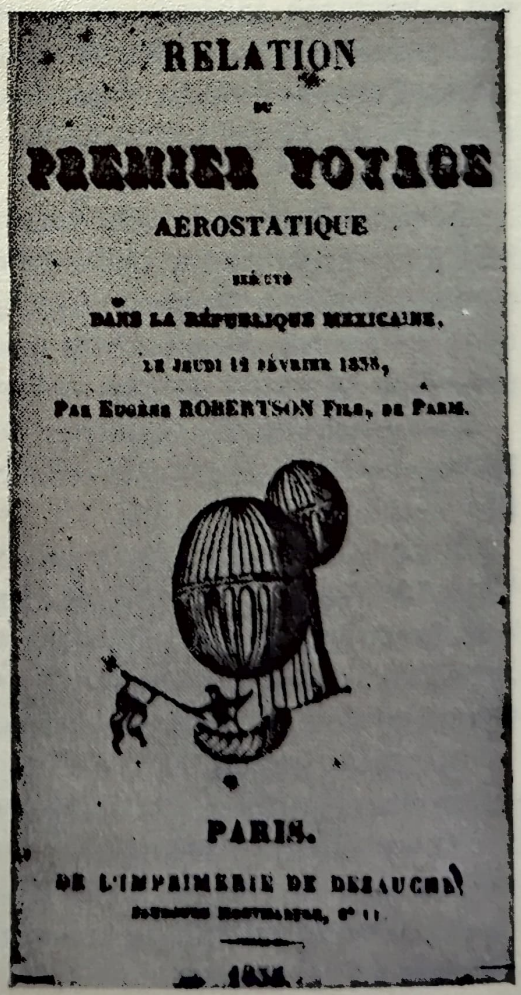
Previa licencia del Gobierno del Distrito el aeronauta anunció para el 12 de febrero de 1835, su primera ascensión en México, en la gran plaza de toros de San Pablo.

A las once horas y en presencia del señor Presidente de la República don Miguel Barragán, Robertson que ya estaba instalado en la barquilla del globo, dio la orden de soltar y al quedar libre el aeróstato tomó una dirección vertical elevándose a considerable altura sobre la plaza; de ahí describió una línea oblicua hacia el sudeste y luego hacia el sudoeste, perdiéndose de vista en pocos minutos.

Dos días pasaron para que se pudiera saber del paradero del célebre aeronauta. Su viaje aéreo fue tan rápido que atravesó veintidós leguas con dirección S. o E. en menos de dos horas, pues a la una y media se posó sobre un árbol a inmediaciones de Chalma, en la falda del cerro de Zempoala; allí fue auxiliado por los vecinos hasta que llegaron en su búsqueda un destacamento de dragones enviados para tal efecto.



Primera ascensión de Robertson en la plaza de toros de San Pablo, 12 de febrero de 1835


RELATION

DU

PREMIER VOYAGE

AÉROSTATIQUE

EXÉCUTÉ

DANS LA RÉPUBLIQUE MEXICAINE,

LE JEUDI 12 FÉVRIER 1835,

PAR EUGÈNE ROBERTSON FILS, DE PARIS.

PARIS.

DE L'IMPRIMERIE DE DEBAUCHE

1834.

Libro que se publicó en París en 1838

Motivos ajenos a la voluntad impidieron la ejecución de una segunda ascensión el 22 de marzo y hubo que transferirla, primero al domingo 5 de abril y después al jueves 30 del mismo, sin poder en ninguno de ellos verificarla, lo que le valió varias injustas burlas en prosa y en verso, entre ellas la que reproducimos a continuación:

"Preparad breve otro adobo
como este tan sazonado,
pues quedaréis bien pagado
a costa de tanto bobo."

El tiempo mejoró, cedieron las lluvias y, por fin, llevó a cabo su segundo viaje aerostático el 13 de septiembre.

En menos de hora y media Robertson llenó su enorme aeróstato y estando todo arreglado, éste, impávido, se embarcó teniendo en su diestra un pabellón mexicano. Al salir de la plaza y a la altura del techo, el aeronauta fue dejando caer multitud de papelillos conteniendo versos. Poco a poco el globo fue desapareciendo rumbo al oriente. A los quince minutos se le vio aparecer nuevamente y después de pasar por encima de la ciudad, el globo empezó a descender yendo a parar al pórtico de Balbuena, detrás de la Candelaria, en donde una entusiasta multitud le dio la bienvenida.

Pero la más famosa de sus ascensiones en México fue la tercera en nuestra República y vigésimaterrcera en su vida, realizada el 11 de octubre de 1835.

El periódico *La Lima,* publicó la noticia de que Robertson había ofrecido llevar en esta ascensión a una compatriota nuestra como pasajera.

Esta que sería la última ascensión del francés en la capital mexicana fue presidida por el general Santa Anna, Presidente de la República y llenó completamente la plaza. La madre de la joven había consentido en dejar ascender a su hija y confiarla al señor Robertson, bajo la estricta condición y promesa de que no se elevaría demasiado alto y no prolongaría su viaje, a fin de que pudiera encontrarse cerca de ella en el momento del descenso. Fiel a su compromiso en cuanto el globo se dirigió a campo raso, Robertson abrió la válvula del aeróstato y dejando salir una cantidad de gas, descendió en una pradera llamada de las Culebritas, después de haber permanecido en el aire media hora.

El público quedó muy satisfecho de este último viaje aéreo, pues por el señor Robertson se supo que su bella compañera se había conducido durante todo el viaje con gran resolución y presencia de ánimo. Con esto queda relatado el primer vuelo formal que hizo un mexicano y que tocó en suerte al sexo débil, primera mujer que gozó del hermoso paisaje que ofrece a nuestra vista el legendario Valle de Anáhuac. Por desgracia para la historia nadie se ocupó de recoger el nombre de nuestra primera aeronauta.

LOUIS A. LAURIANT (1841)

En un periódico de la época apareció un buen día el siguiente anuncio: "Mr. A. Lauriant, recién llegado del norte, Profesor de Química y de exhibiciones aerostáticas, encargado que fue en la ciudad de Boston, tiene el honor de ofrecer al

respetable público mexicano un viaje aéreo en compañía de su hija Aurelia, que harán en un hermoso globo, construido de seda cruda de China, de 114 pies de circunferencia vertical y cubierto por una red, que sostendrá la barquilla en la que irán los viajeros". La ascensión quedó fijada para el 18 de abril de 1841.

Los precios de entrada a la plaza fueron publicados en los programas que empezaron a circular desde días antes.

PRECIOS DE BOLETOS

Sombra. Entrada General	1-4 reales
Palcos por entero con 10 boletos	12-0 reales
Sol. Entrada general	0-4 reales
Palcos por entero con 10 boletos	4-0 reales

NOTA: Desde el día 12 del presente mes de abril hasta el de la víspera de la función, se expenderán los boletos en el Teatro Principal, en el estanquillo de la calle de Plateros, y en la Sombrerería Española, Portal de Agustinos Número 3, y el día de la función en las casillas de la misma plaza.

Lauriant, al fin, no pudo verificar su ascensión en la fecha anunciada por razón del mal tiempo y hubo que aplazarla hasta el 2 de mayo del mismo año.

En los primeros días de agosto de 1841 hubo una nueva tentativa de un mexicano de apellido Carrillo. "*El Apuntador*" dijo en su crónica con respecto a este intento: "—¿Cómo se podía hablar de ello si no hubo tal ascensión? El gas se descompuso, el globo sufrió averías y Carrillo no pudo subir, con el consiguiente chasco del público, que llenó la plaza. No sería sino hasta un año después que el pabellón mexicano ondearía en los aires por primera vez en manos mexicanas".

BENITO LEON ACOSTA (1842)

Esto sucedió hasta el año de 1842. Un joven nacido en la ciudad de Guanajuato, el 3 de abril de 1818, y que había venido a la capital para ingresar a la Escuela de Minería logró también el tres de abril de 1842 la primera ascensión, la cual fue dedicada al Presidente de la República, Su Alteza Serenísima don Antonio López de Santa Anna.

"*El Siglo* XX", periódico de la época, publicó la siguiente crónica relacionada con Benito León Acosta: "Hace mucho tiempo proyecto hacer una ascensión y mi constancia y sufrimiento en vencer los grandes obstáculos que necesariamente debía encontrar, han igualado al placer que hoy me anima, cuando, vencidos ya, puedo anunciar al público que la verificaré el día citado bajo la protección del Excmo. señor Presidente de la República que, amigo de las ciencias, desea fomentarlas y cooperará a su engrandecimiento. No he dudado por esto un momento al dedicar, como lo hago, mi primer ensayo científico al que tan bondadosamente me acordó su patrocinio."

La ascensión fue todo un éxito, y como ese día el aeronauta cumplía 24 años de edad, un verso fue publicado en su honor y distribuido en papelillos, que fueron arrojados entre el público. Además, en el Teatro Principal fue organizada en su honor una velada de gala.

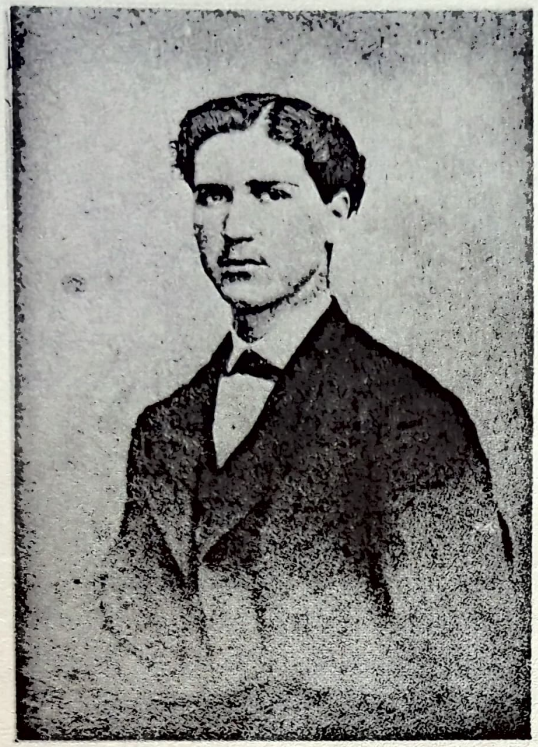
La ascensión de Benito León Acosta hizo que el Presidente Santa Anna otorgara por decreto una patente para que nadie, sino él, pudiera surcar el aire de México por espacio de tres años. Una reproducción de tan notable documento es la que sigue:

"Antonio López de Santa Anna, General de División, Benemérito de la patria y Presidente Provisional de la República Mexicana.- A todos los que la presente vivieren, sabed: Que atendiendo al justo y singular mérito del ciudadano Benito León Acosta, que ha dado honor y gloria a la República ascendiendo como primer aeronauta mexicano el día tres del corriente mes, desempeñando con perfección sus funciones científicas y llenando no sólo la expectación pública, sino aun excediendo a cuanto se esperaba, recibió las demostraciones más expresivas de un puro y genial entusiasmo patriótico, apresurándose a obsequiarlo y aplaudirlo sin distinción de clases todas las personas de esta capital, he tenido a bien, en uso de las facultades de que me hallo investido, conferirle el privilegio exclusivo por tres años para que sólo el ciudadano Benito León Acosta pueda en dicho tiempo verificar ascensiones aerostáticas en toda la República Mexicana, y que ningún otro aeronauta sin su consentimiento y permiso pueda verificarlas, por ser su derecho que pueda decirse, ha adquirido y merecido por su aplicación, trabajos y desvelos en la adquisición de tan útiles conocimientos. Y sirviéndole de título esta patente para resguardo de su derecho y usos que le convengan, le servirá igualmente en todos tiempos de una prueba terminante y clara de que el Gobierno Supremo de la Nación sabe apreciar y premiar como corresponde, el distinguido mérito donde lo haya. Dado en el Palacio Nacional a 5 de abril de 1842. Antonio López de Santa Anna. José María Bocanegra."

Después de la promulgación del decreto, que antecede, el Presidente tuvo noticia de que la Escuela de Minería habíale expulsado por revoltoso a la gloria nacional de la aerostación, en vista de ello, llamó de inmediato a su secretario de Estado, Bocanegra, el que transcribió al director de la Escuela de Minería un comunicado que aún se conserva en el Archivo de la Nación y que a la letra dice:

"Ha llegado a entender el Excmo. Sr. Presidente Provisional de la República que ese establecimiento de Minería, además de haber borrado el nombre de don Benito León Acosta de los libros en que se inscriben las colegiaturas de los alumnos del colegio, ha exigido caución a este joven para que exhiba las cantidades que se hayan erogado y se le suministraron en el tiempo de su instrucción. Y como S.E. no ha dado crédito a indicaciones semejantes, pues no puede persuadirse que se desconozca el mérito por personas cuya divisa en la ilustración, el patriotismo y el valor a las ciencias, así como el hacer justicia al mérito y confesarlo dondequiera que se halle; no sea sin duda bien considerado el singular que ha contraído el primer aeronauta de la República, que le ha dado honor con su primera ascensión y entiende, por lo mismo, que en lugar de castigos se buscará el medio de premiarse como es debido.

"Dispone, pues, diga a V.S. como lo verificó, que consultando el honor de la nación al de ese establecimiento y al estímulo que siempre debe sostenerse en favor de las grandes empresas, y de los sublimes genios que honran a la patria que los produce, no sea obligado don Benito León Acosta a la restitución mencionada, y su nombre quede inscrito en los libros del colegio como alumno que



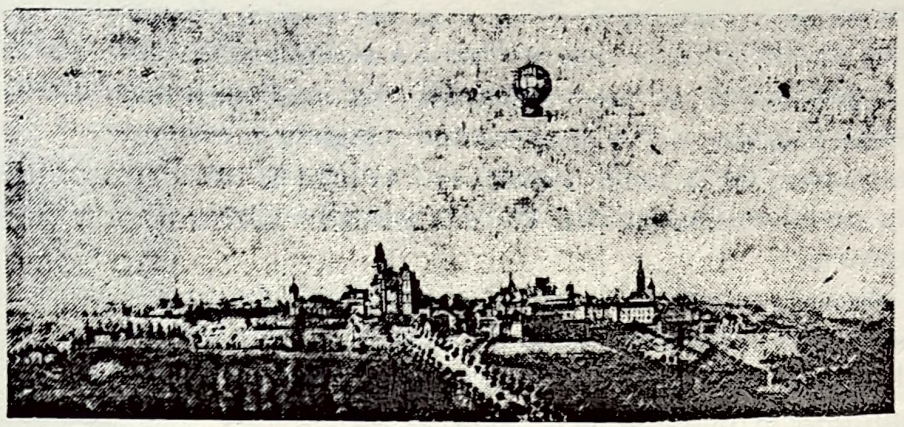
Benito León Acosta, estudiante de ingeniería, primer aeronauta mexicano. 1842

fue de él, y le ha dado la gloria de haber sido el primer mexicano que flameó un pabellón tricolor, en la elevada región de los vientos.

"Dispone igualmente S.E. que esta nota sea leída en presencia de todos los alumnos del colegio, y que se asiente a la letra en sus libros".— Dios y Libertad, México, abril 5 de 1842.— Bocanegra."

La segunda ascensión aerostática de Benito León Acosta fue el día primero de mayo de 1842 y estuvo dedicada "al bello sexo mexicano". Se dirigió Acosta al público en unos volantes cuyo texto constituye una deliciosa prueba del carácter sencillo e ingenuo del primer aeronauta mexicano:

"Cuando por la concurrencia de felices circunstancias vi próxima a realizar mi primera ascensión, objeto de mis estudiios y ensueño el más feliz de los primeros años de mi vida, no vacilé un punto dedicarla al Primer Magistrado de la nación, porque en él vi personalizada a mi patria, que me honra con su nombre y que tan benigna acogió mi humilde ensayo. La suerte me miró risueña, coronó mis afanes y mi mecenas me dispensó generoso su protección. Esto fue tal vez más de lo que yo esperaba; mi experimento científico carecía aún del mérito de la novedad. Sin embargo, bajo mis primeros pasos han brotado laureles; desperté a una nueva vida del seno de la obscuridad. Yo, cuando el pueblo me vitoreaba, cuando nacionalizó magnánimo el feliz éxito de mi empresa, me veía en medio de mi familia, de mis amigos y ojalá haya todo el mundo conocido las emociones del espíritu. Esas emociones de gratitud carecen de idiomas en qué expresarse; no obstante los hechos atestiguarán que no he sido indiferente a su aprecio y entusiasmo. Aspiraba a la gloria, la encontré; mi orgullo se satisfizo y mi ambición de artista; mi corazón ansiaba otra cosa; a mi patria había tributado mis primicias; mi humilde genio deseaba como hombre rendir mi homenaje a la hermosura, y he



1853. Viaje de Benito León Acosta de la ciudad de México a la hacienda del Espejo, cercana a la ciudad de Querétaro

aquí la oportunidad. Voy, pues, a verificar el 1o. de mayo mi segunda y última ascensión en esta ciudad: y qué nombre más digno, ¿que mecenas ilustre pudiera elegir que el bello sexo de mi país? A él consagro mi segundo viaje aéreo; procuraré amenizar el espectáculo para hacerlo de quien se dedica. Si merezco la aprobación de la hermosura, si mis conciudadanas generosas quedan complacidas, esta será la más rica y lisonjera recompensa de Benito León Acosta".

No menos afortunada que la primera fue la segunda ascensión de Acosta, con la novedad de que cuando se encontró a una altura conveniente hizo descender desde la canastilla un nimal vivo, asido a un paracaídas, con el objeto de observar los fenómenos de esta tabla aérea de salvación.

Benito León Acosta organizó una gira por el interior. Realizó una ascensión en Querétaro en 1853, Pátzcuaro y Morelia. En abril de ese mismo año efectuó otra ascensión en la ciudad de México, saliendo de la plaza de toros de Huaracha. Los frecuentes cambios de viento hicieron que siguiera diferentes rumbos. Después de permanecer buen tiempo sobre la población, se elevó aún más hasta que ya no pudo verse más. Serían poco meros de las once de la mañana, cuando repentinamente se apoderó un gran pánico de los vecinos de la hacienda del Espejo, en el estado de Guanajuato. Los peones, dejando sus faenas, no cesaban de contemplar con espantadas miradas y recitando oraciones, un objeto que venía por el aire atravesando el tradicional Cerro del Chivatitó, procedente del rumbo de la hacienda de Gamboa.

Don Benito, al pasar por el Chivatito, quiso descender paulatinamente; tiró de la cuerda de la válvula de escape y al pasar a un kilómetro de distancia de la finca del Espejo soltó el ancla, pues ya iba el globo muy bajo, no logró afianzar, esperó un rato más a que el ancla hiciera sus oficios y al no conseguirlo dejó escapar todo el gas abriendo por completo la válvula, con cuya operación bajó rápidamente el globo, a una altura de tres metros, desde los cuales don Benito se arrojó al suelo y el globo, ya sin su persona, volvió a elevarse perdiéndose de vista. Al caer, Acosta se lastimó una pierna, pero como su caída fue en un potrero entre Espejo y San Vicente, los habitantes de ésta le prodigaron toda clase de atenciones.

El cura de San Bartolomé, Pbro. don Bernardino Hernández, que venía de cumplir con su ministerio en una ranchería a donde fue llamado, acudió también a prodigar a don Benito, si fuere necesario, las medicinas espirituales; más afortunadamente el golpe no fue de gravedad. Llegado el aeronauta a San Vicente y pasado lo penoso de la caída, platicó sus aventuras aéreas, fue vitoreado calurosamente por la muchedumbre, entre la que se encontraban las autoridades de San Bartolomé.

Poco después regresó a la capital acompañado de un piquete de caballería y una comisión que vino por él, hasta la hacienda de San Nicolás.

En la hacienda del Espejo y el potrero llamado de La Mesa, un promontorio de piedras perpetúa el recuerdo de la caída de don Benito León Acosta.

LLEGA A MEXICO EL FAMOSO MR. SAMUEL WILSON (1851)

En una nota publicada en el "Eco del Pacífico" de San Francisco, California, el 6 de enero de 1851, se habla del próximo viaje a México del aeronauta, profesor Samuel Wilson. En efecto, a bordo del velero "Adelaide" zarpó un buen día con destino al puerto mexicano de Guaymas y Mazatlán. A este último lugar llegó a principios del mes de mayo.

Tenía el profesor Wilson, entre otras cosas, un proyecto para realizar un vuelo aerostático de San Francisco a Nueva York, pero sus esfuerzos habían fracasado por falta de patrocinio económico. En Guadalajara, verificó una ascensión el 5 de abril, de ella existen huellas en los artículos que publicó el periódico "El País", que dicen más o menos lo siguiente:

"El domingo 5 de los corrientes verificó su segunda ascensión el señor Wilson. El globo se elevó a más de 600 varas y permaneció cerca de un cuarto de hora en el viento, llegándose a perder de vista. El punto de salida fue la plaza de toros Progreso en el Paseo, descendiendo a dos leguas de ese lugar.

Terminados sus éxitos en Guadalajara, el señor Wilson prosiguió su viaje a la ciudad de México, en donde realizó su primera ascensión el 14 de junio de 1857. En la plaza de toros del Nuevo Paseo se llevó a cabo la primera ascensión capitalina del enorme globo Moctezuma. Otra ascensión más realizó Wilson, el día 21 antes de salir de gira por varias ciudades de provincia.

En dondequiera que Wilson realizó ascensiones, era su costumbre arrojar en paracaídas a un animal que, por lo general, era un carnero.

A su regreso a México, Wilson anunció su propósito de "hendir los aires y llevar el pabellón mexicano más allá de donde se ha encontrado el de Francia, conducido en 1804 por Gay Lussac, a una altura de cuatro millas sobre el nivel del mar". Invitaba, además, para acompañarlo, a la persona que así lo deseara y se ofreciera como voluntario para ello. ¿Logró Wilson su hazaña? No se sabe, pues las crónicas de la época no hacen referencia al hecho.

Lo que sí se sabe es que el 5 de julio de 1857, el aeronauta Wilson realizó su tercera ascensión, esta vez patrocinado por el Presidente Comonfort. En este viaje aéreo lo acompañó no sólo la bandera tricolor, obsequio del Presidente juarista, sino también una bella señorita mexicana, que como sus dos antece-



Profesor Samuel Wilson

soras permaneció su nombre en el incógnito. El globo usado fue el más grande de su época en el continente americano, pues tenía una capacidad de 100,000 metros cúbicos.

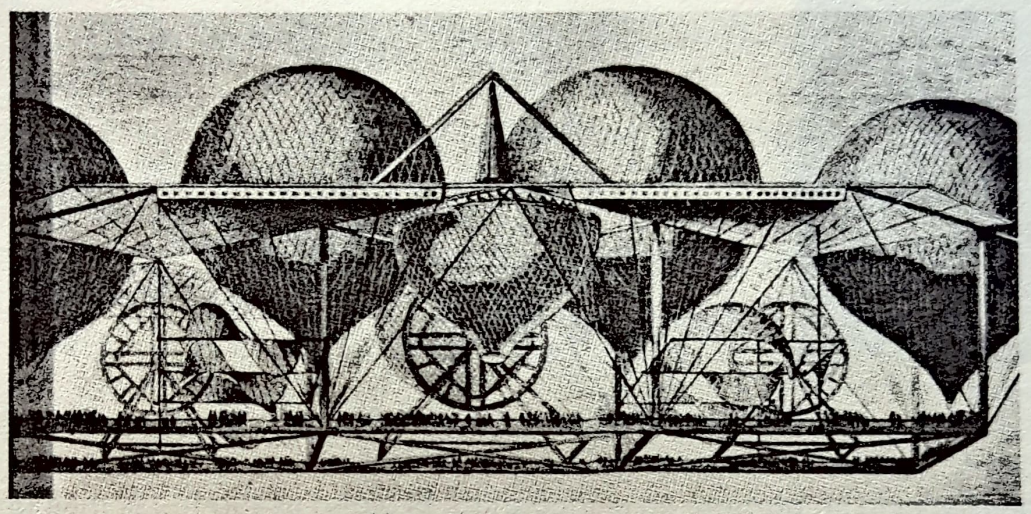
La cuarta ascensión aerostática del año fue también desde la plaza del Paseo Nuevo. En esta ocasión, el señor Wilson no actuó como aeronauta, sino de empresario. Navegaron por los aires del Valle de México en esta ascensión el señor Antonio P. Vázquez, acompañado de una señorita (la cuarta de la historia de la aerostación mexicana) de la que sólo se sabe se llamaba "Señorita América".

La quinta y última ascensión del enorme globo Moctezuma la realizó el señor Wilson el domingo 2 de julio de 1857. Es a partir de esta fecha que no se vuelve a saber nada del profesor Samuel Wilson. Su figura se eclipsa definitivamente como la de otros aerostecos famosos, sin dejar huella.

APARECE EN NUESTRO PAIS EL PRECURSOR DEL DIRIGIBLE (1854)

Lo más sonado por el año de 1854, fue sin duda el fracasado espectáculo de navegación aérea que dijo haber resuelto el señor Ernesto Peten, recién llegado de París a la capital de la República. Su sistema era el siguiente: colocaba uno tras otro cuatro globos, ligados por una ligera armazón de madera y fierro. De éste pendían el casco con sus puentes en donde debían alojarse los tripulantes, pasajeros, equipajes, las ruedas de las turbinas de vapor que impulsarían las hélices,

"LOCOMOTORA AEROSTATICA". Dibujo artístico del aeróstato dirigible construido en Francia en 1851 por Ernesto Peten. Llegado a nuestro país tres años después, Peten trató de encontrar patrocinadores para su invento, pues en su país de origen nunca lo pudo construir y volar. La "locomotora aerostática", engranaba cuatro grandes globos sostenidos por una quilla estructural. Cuatro grandes hélices impulsarían el gran dirigible. Según el señor Peten, "éstas podrían ser movidas por fuerza humana, o cualquier otro medio de fuerza mecánica". Tampoco en México dio resultado el curioso artefacto



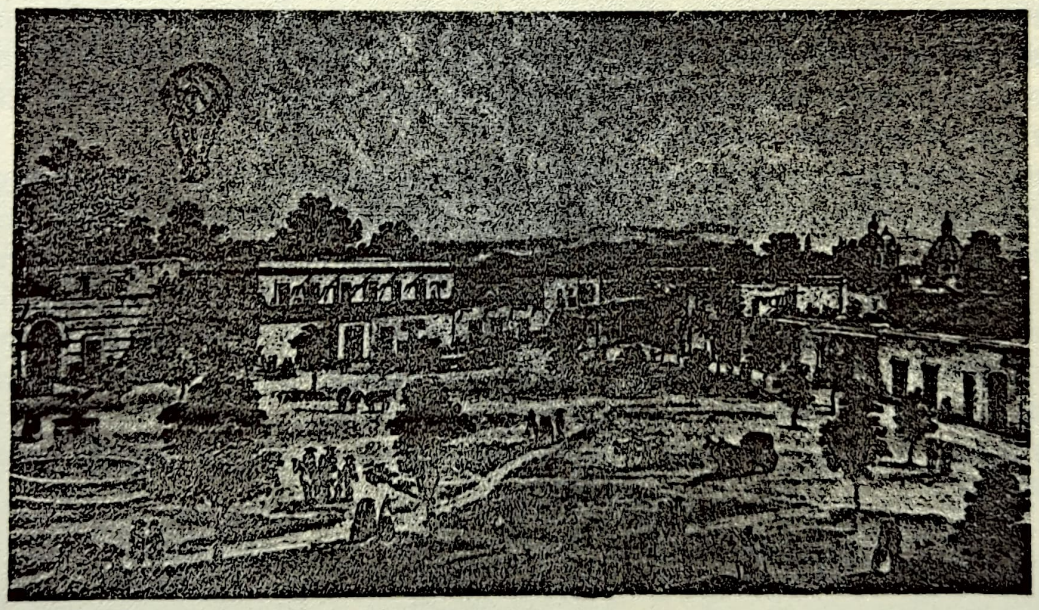
las alas y las cápsulas de los "paracaídas" y los "parasubidas". Este artefacto de gran dimensión tenía ciento veinte metros de largo, veintiséis de ancho y treinta y seis de alto. Su apariencia exterior, a juzgar por los dibujos que se habían publicado en Francia, semejaba a la de un barco de guerra.

El diario *El Siglo XX* nos dice que Peten y su novedoso invento no tardaron en caer bien en México, y desde luego un señor apellidado Pozo dio al inventor francés todo su apoyo financiero para que en la plaza de toros del Paseo Nuevo efectuara sus magníficas ascensiones. Pero antes de esto, el señor Peten anunció que daría una serie de conferencias ante la docta facultad de la Escuela de Minas. El 26 de febrero, ante un numeroso y selecto grupo de profesores y alumnos del plantel dictó Peten su primera conferencia, en la que dijo, entre otras cosas, que su sistema moderno de navegación aérea era tan novedoso que había llamado la atención en la prensa del mundo entero, pues ya había efectuado ascensiones en París y Londres. Dijo que el globo sería inflado por un nuevo sistema que en sí era un magnífico espectáculo. Que aprovecharía sus ascensiones para hacer estudios de las corrientes atmosféricas con el objeto de hacer un viaje aéreo, y otras mil

cosas más por el estilo, y como veremos más adelante todo resultó una muy bien urdida serie de mentiras.

El 19 de marzo por la mañana, el público que gradualmente fue llegando a la plaza para presenciar el espectáculo aerostático, que con tanta anticipación y profusión se había anunciado, pudo admirar el más espléndido globo que hasta ese día se había construido en México. El inmenso aeróstato, todo forrado de seda fina de gran solidez, lucía esplendoroso bajo los ardientes rayos del sol mañanero. Aunque más pequeño que el construido en Francia, el artefacto tenía 70 pies de diámetro; su capacidad era de cuatro mil quinientos metros cúbicos e inflado de gas hidrógeno, podría levantar diez mil libras. Con este tipo de aeróstato, se proponía Peten, establecer un sistema de comunicación aérea entre ciudades distantes llevando pasajeros, correspondencia y carga.

A pesar de los enormes gastos que se erogaron en el montaje del espectáculo, los precios de entrada a la plaza fueron realmente populares, basta dar una ojeada a los programas, copia de los cuales damos a conocer a continuación:



Ascención de Juan Bautista Navarrete en la capital michoacana – 1844

De acuerdo con lo previsto, las puertas de la plaza se abrieron a las 11:00 en punto de la mañana, Peten comenzaría a inflar el globo a las 12:00 en punto y verificaría la ascensión una hora después.

Pero después de tanto anuncio, disertación científica y programas, la ascensión resultó un sonado fracaso. Al respecto, el periódico de esa época el *Diario Oficial* dijo que: "Informados por personas inteligentes, nos aseguran que en la ascensión que el señor Peten preparó el último domingo en su globo, éste no tomó fuerza necesaria para elevar ni aún el aparato que debía soportar la caldera.

"Entre lo que dice, se asegura que una de las ideas del señor Peten, después de los fracasos que ha sufrido en las ocasiones en que ha estado el público presente, es la de hacer una sin previo aviso, para después verificarla anunciada al público.

"Díjose, también, que un accidente inesperado había hecho fracasar la ascensión del día 19, pero que reparado el daño se verificaría de nueva cuenta el lunes 27, entre doce y una de la tarde. Pero en esta segunda vez, el fracaso asomó nuevamente sus narices y todo aconteció como la primera vez, el gas se escapó de la envolvente del globo y éste no pudo subir."

Después de esta segunda intentona y del fracaso obtenido, publicóse en la prensa el siguiente anuncio:

"Conforme a lo que el señor Peten ha solicitado, e impulsado por su deber, el Excmo. señor gobernador se ha servido disponer que las personas que tomaron boletos para la ascensión aerostática últimamente anunciada, pueden ocurrir desde el martes 28 del actual hasta el viernes 31 inclusive, a la tienda de la casa número 1 del Puente del Espíritu Santo, en cuyos días se cambiarán los citados boletos por el importe respectivo."

"Este aviso tiene por principal objeto su justa devolución, no es lugar de exponer las verdaderas causas de los accidentes, a que fue debido el mal éxito de la ascensión, pero no puede dejar de disipar al ilustrado público a nombre y por especial encargo del señor Peten los más expresivos testimonios de su profunda gratitud, por la benevolencia con que le ha tratado en esta desgraciada circunstancia en que los habitantes de esta capital han dado tan irrecusable prueba de nobleza de sus sentimientos. México, marzo 27 de 1854."

Hasta aquí la triste historia del ilustre inventor y aeróstero francés señor Ernesto Peten.

OTRAS ASCENSIONES EN LA PROVINCIA

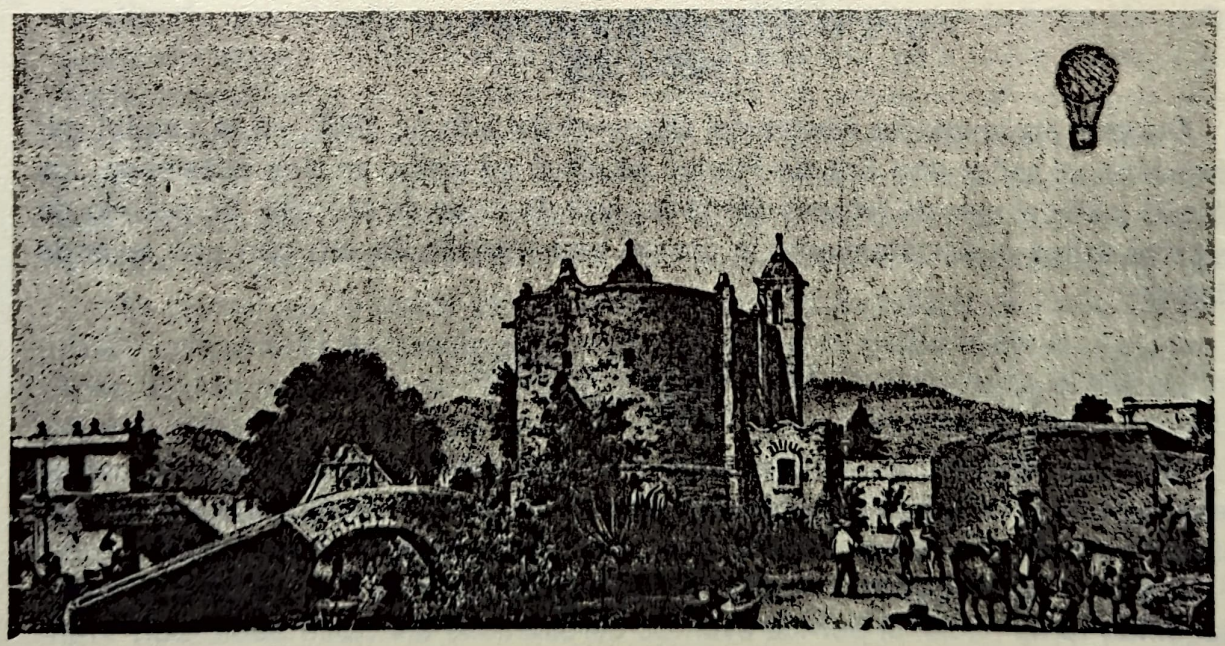
No sólo en la capital de la República se desbordó el entusiasmo por los vuelos aerostáticos; en la provincia, muchas personas se dieron también a la novedosa tarea de construir y hacer subir diferentes clases de aeróstatos. Pocos años después de acontecidas las ascensiones de Benito León Acosta en Morelia y Pátzcuaro, en 1844, las crónicas nos hablan de otros viajes aéreos que tuvieron como escenario la vieja capital michoacana. Juan Bautista Navarrete asombró a los morelianos, con la ascensión que llevó al cabo con todo éxito desde la plaza de toros. Veinte minutos permaneció en el aire descendiendo sin novedad en la Zona del Zapote, de donde fue traído a Morelia, para recibir el justo premio a su hazaña.

HAZAÑAS DE DON MANUEL M. DE LA BARRERA Y VALENZUELA

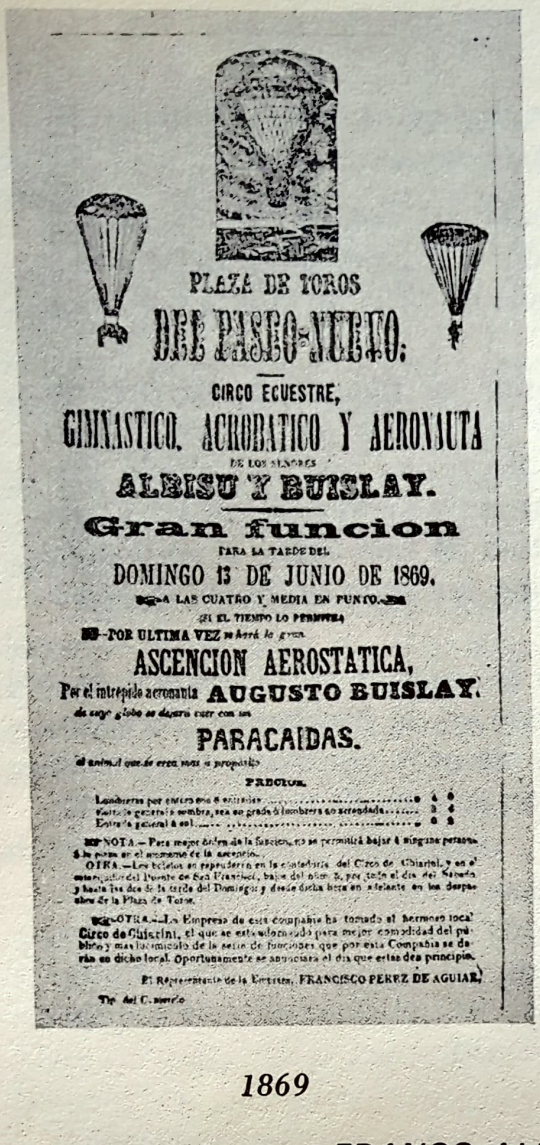
Su primera ascensión la dedicó este discípulo del notable Mr. Wilson al Presidente de la República, al Soberano Congreso y al Excmo. señor Gobernador del Distrito. Se realizó el día 22 de noviembre del año de 1857, en la plaza de toros de San Pablo.

A las 9 de la mañana, como era ya costumbre, las puertas de la plaza se abrieron para que el público pudiera presenciar la inflazón del vistoso y bien decorado globo, llamado "El Coloso de Rodas". Junto con este, se soltaría otro de menor tamaño y categoría que llevaría en su canastilla un muñeco. A las 12 del día se soltaron ambos globos y al llegar a una altura de cien varas, el aeronauta dejó caer una lluvia de polvo dorado. La exhibición fue todo un éxito, el globo descendió más allá de los límites de la ciudad.

Con tanta ascensión aerostática, el público se entusiasmó tanto con el nuevo sistema de locomoción, que no tardó en convertirlo en un pasatiempo callejero. Fueron tantos los globos de todos tamaños que se elevaron por todos los rumbos de la ciudad, y tantos los materiales empleados en su manufactura y rellenado, que no tardó en haber numerosos accidentes y desgracias personales. Esto motivó que el 25 de octubre de 1858 se publicara un "bando de policía", en el que se prohibía la elevación de globos aerostáticos sin contar con el permiso oficial. El "bando de policía" fue elevado a mandato del Gobernador del Distrito, mediante publicaciones hechas en el órgano oficial del gobierno, el 7 de agosto de 1862, firmado por el oficial mayor, don Luis G. Picazo.



Ascensión de Benito León Acosta en Morelia. 1844



PLAZA DE TOROS

DEL PASEO-NUEVO.

CIRCO ECUESTRE,

GIMNASTICO, ACROBATICO Y AERONAUTA

DE LOS SEÑORES

ALBISU Y BUISLAY.

Gran funcion

PARA LA TARDE DEL

DOMINGO 13 DE JUNIO DE 1869.

A LAS CUATRO Y MEDIA EN PUNTO.

(SI EL TIEMPO LO PERMITE)

POR ULTIMA VEZ se hará la gran

ASCENCION AEROSTATICA,

Por el intrépido aeronauta AUGUSTO BUISLAY.

de cuyo globo se dejará caer con un

PARACAIDAS.

el animal que se crea mas á propósito

PRECIOS.

Lumbreras por entero con 8 entradas 4 0

Entrada general á sombra, sea en grada ó lumbrera no arrendada 3 4

Entrada general á sol 0 2

NOTA.—Para mejor órden de la funcion, no se permitirá bajar á ninguna persona á la pieza en el momento de la ascencion.

OTRA.—Los boletos se expenderán en la contaduría del Circo de Chiarini, y en el estanquillo del Puente de San Francisco, bajo del núm. 5, por todo el dia del Sábado y hasta las dos de la tarde del Domingo; y desde dicha hora en adelante en los despachos de la Plaza de Toros.

OTRA.—La Empresa de esta compañía ha tomado el hermoso local Circo de Chiarini, el que se está adornando para mejor comodidad del público y mas lucimiento de la serie de funciones que por esta Compañía se darán en dicho local. Oportunamente se anunciará el dia que estas den principio.

El Representante de la Empresa, FRANCISCO PEREZ DE AGUIAR.

Tip. del Comercio

1869



ASCENCION AEREOSTATICA

EN LA PLAZA DEL MERCADO,

PARA EL JUEVES 17 DE JULIO DE 1873.

POR EL AERONAUTA MEJICANO DEL SIGLO XIX.

El intrépido Gimnástico FELIX MORALES,

EL QUE ASCENDERA EN SU GLOBO MONSTRUO DE 20 PIES DE ALTURA, LLEVANDO POR canastillo un trapecio, de donde á cierta altura hará el salto del Leon para saludar al Bello Sexo y al público en general

VIVA MÉXICO.

PADRINOS.

Sr. D. Uriel M. Lorete Conde de Santiago.

Sr. D. Benito Amilivia.

Sr. D. Francisco Sauvo Cañas.

Sr. D. Silvestre Gonzalez Correa.

Sr. D. Genaro Marino.

Sr. D. Alberto Elordoy.

Sr. D. Isidoro Morales, director de los Sarmientos.

Sr. D. Pedro Espinosa.

Sr. D. José María Viveros.

Sr. D. Alejandro Moreno.

Sr. D. Roque Luna.

Sr. D. Atanasio Huerta.

Sin orgullo como artista, y sí como Mexicano, me presento ante el indulgente público de esta predilecta ciudad, ofreciéndole un espectáculo con el fin de complacerle, y como hijo de la gran República Mexicana me siento animado á que mis afanes en el trabajo puedan competir con los de los mas afamados notabilidades artísticas, y descanso en la ilustracion y patriotismo de los hijos de San Miguel que nunca querrán preferir á los extraños pues no hallo razon para que el público otorgue su protencion á los artistas que no tienen mas anhelo que complacerlo.

Las notabilidades arrastran intrépidos los peligros por venir á lucir sus trabajos. Repetidas sorpresas encuentra el ilustrado y festivo público de esta Ciudad con los nuevos y raros espectáculos que le presentan. Yo sin mérito al prestigio no tengo mas orgullo que ser HIJO DE MEXICO, y veo muy lejos de mí la presuncion ridícula de creer que llegue en mi trabajo á la sublime, pero sí creo que hay algo de interes en presenciar diversos ejercicios de GIMNACIA ejecutados en un trapecio movible ántes de salir de la plaza y despues á una considerable altura. A las ocho de la mañana comenzará á inflar mi

GLOBO

y su correspondiente circunferencia, el que una vez listo, lanzaré al espacio ascendiendo con él y llevando por canastillo un Trapecio, en el que ejecutaré difíciles planchas y cuerpos horizontales.

Esta misma tarde tendrá lugar una selecta funcion de circo en la plaza de gallos.

1873

FRANCO-ALEMAN-MORALES Y OTROS
(1860 a 1899)

Durante las animadas fiestas del Carnaval del año de 1860, en la capital michoacana, el señor don Braulio Franco se elevó en globo en dos ocasiones, los días 21 y 26 del mes de febrero desde la plaza de toros de Morelia. En premio de sus dos éxitos el Ayuntamiento le otorgó una medalla de oro con una leyenda alusiva.

ACROBATAS AEREOS
(1860 - 1899)

El primero de ellos fue sin duda don Tranquilino Alemán. Este arrojado aerósteco mexicano, usaba en lugar de canastilla un trapecio, en el que ejecutaba toda clase de malabarismos acrobáticos mientras el globo ascendía por los aires.

El jueves 1o. de agosto de 1867, en la plaza de toros de Morelia, que ya había adquirido fama nacional por los eventos aerostáticos allí ejecutados, don Tranquilino hizo su primera prueba en provincia. A las 10 de la mañana, el globo se elevó llevando al cirquero aeronauta colgando del trapecio. Durante algún tiempo ejecutó con gran maestría ante el público que llenaba de bote en bote la plaza asombrosos actos gimnásticos. El descenso se llevó al cabo a inmediaciones de la ciudad en su parte sur.

Un año antes, el 25 de febrero, don Tranquilino Alemán anunció una función acrobática en la plaza del Paseo Nuevo, en la capital de la República.

El día citado y en presencia de un numeroso público, Alemán, después de que en el anillo de la plaza verificó algunos juegos acrobáticos, hizo una feliz ascensión en su globo, provisto de un trapecio. Ya en el aire ejecutó una serie de emocionantes actos gimásticos que dejaron maravillados a sus espectadores. El emperador Maximiliano lo distinguió regalándole una medalla de oro como recompensa a su valor.

El 17 de julio de 1873, en la plaza del mercado de San Miguel Allende, Félix Morales llevó a efecto varias ascensiones. Este valiente globero era conocido por el mote de "Aeronauta Mexicano del Siglo XIX". Su globo con 88 pies de diámetro, tenía en lugar de canastilla un trapecio. Las ascensiones que realizó las dedicó desde luego al bello sexo, en vista de ello, un nutrido grupo de bellas damitas de la mejor sociedad de la población guanajuatense asistieron a los festivales aerostáticos que ofreció el señor Morales.

Es nuevamente la ciudad de los ates y el chocolate de metate, escenario de prodigios aerostáticos. En el año de 1882, un artista dramático retirado, que a la sazón allí vivía, efectuó, con la ayuda de varias casas comerciales, una ascensión el día 16 de septiembre para mayor lucimiento de las fiestas patrias. Este nuevo personaje de nuestra historia aeronáutica fue Abraham Dávalos. Una nueva exitosa ascensión la verificó el 5 de noviembre del mismo año.

MUJERES AEROTRAPECISTAS

Flora Conde, artista acróbata de la compañía del circo Metropolitano, no queriendo que el bello sexo quedara atrás, solicitó y obtuvo permiso del gobernador del estado de Michoacán, don Aristeo Mercado, para hacer piruetas en el trapecio pendiente de un globo. El tal permiso fue necesario en virtud de que el ayuntamiento de la ciudad había expedido el 15 de marzo de 1898 un "bando de policía" que en su artículo 5o. prohibía la expedición de licencias para eventos aerostáticos que no tuvieran fines científicos. El objeto de susodicho "bando" era el evitar que personas no preparadas y sin equipo adecuado expusieran sus vidas.

Se desconoce la fecha de la primera ascensión moreliana de Flora Conde, lo único que se sabe es que en su primer viaje aéreo su globo alcanzó una gran altura, siendo arrastrado por el viento rumbo al sur. Durante todo el tiempo que duró el globo en el aire, la cirquera ejecutó en el trapecio arriesgadísimas pruebas que produjeron gran emoción entre los espectadores. Después de algún tiempo, las crónicas no dicen cuánto, la Conde y su globo descendieron en la loma de Santa María.

Durante la segunda ascensión, un incidente que estuvo a punto de producir una desgracia, hizo palpable la razón que tuvo el ayuntamiento al expedir su "bando de policía". En efecto, un operario que ayudaba a inflar el globo, al estar desatando un cable se enredó en éste en los momentos precisos en que el globo se elevaba. De cabeza y colgando, fue llevado por los aires presa de gran terror. A gritos el infeliz pedía a la acróbata que lo ayudara. Esto era un poco difícil dada la distancia que medía entre ambos; además, cualquier maniobra en ese sentido

hubiera sido de fatales consecuencias para los dos. Por fortuna, al bajar el globo en la esquina de la primera calle Nacional y la Tercera, el hombre pudo desprenderse del cable que lo aprisionaba, y pisar felizmente el suelo, aunque eso sí, medio muerto del susto.

APARECE EN LOS CIELOS DE MEXICO DON JOAQUIN DE LA CANTOLLA Y RICO

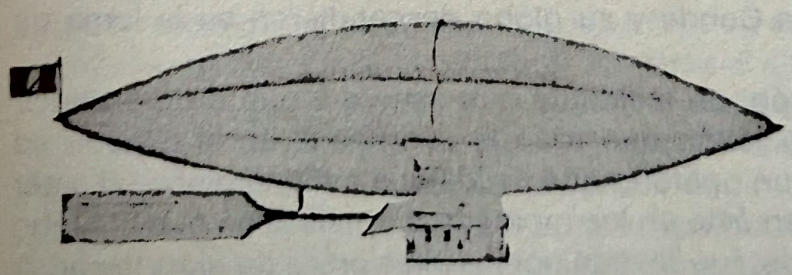
PROYECTOS PARA EL PRIMER DIRIGIBLE MEXICANO

En el año de 1844 se fundó en México la "Empresa Aerostática Mexicana", dedicada a la promoción y dirección de todo aquello que se refería a los globos y a la navegación aérea en la República Mexicana.

Se puede decir con todo acierto que esta fue en realidad la primera empresa de aeronavegación ciento por ciento mexicana que se organizó en el país y tal vez en el continente americano, pues no se tienen noticias de que en alguna otra parte de este continente haya existido otra igual con anterioridad.

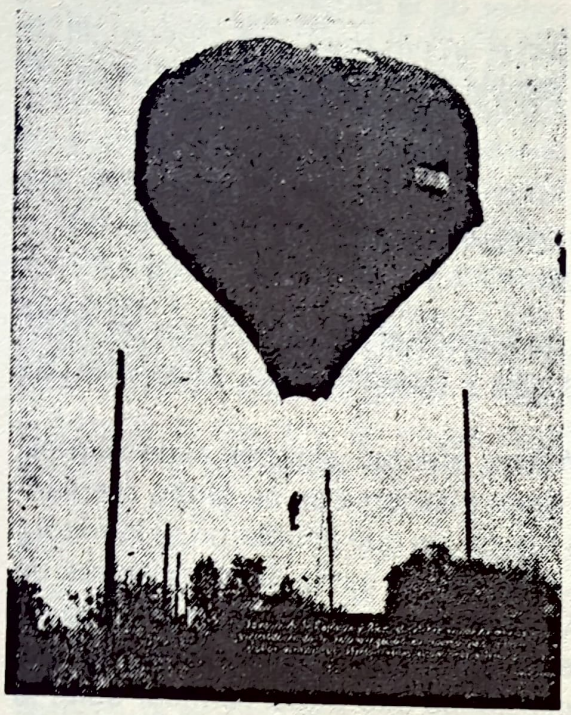
En el año de 1862 un periódico de la época publicó una noticia, que hace pensar que ya entonces existía un proyecto o tal vez los planos y dibujos detallados para la construcción de un aeróstato dirigible. En tal noticia se da por hecho una solicitud elevada al gobierno por los señores Joaquín de la Cantolla y Rico y Manuel de la Puente, en la que solicitan "amparo para realizar ensayos personales sobre aeróstatos de dirección", producto todo ello del trabajo realizado por ellos durante años.

La propia empresa Aerostática Mexicana confirma lo anterior al dar a publicidad un programa en el que se invita al pueblo de la capital a presenciar la "Tercera ascensión de Joaquín de la Cantolla y Rico, en la plaza de toros del Paseo Nuevo". Este evento se programó para el día 26 de julio de 1863. Nos referimos a la aparición de este programa por tres razones interesantes: Primero, porque nos da cuenta por primera vez de la presencia de Joaquín de la Cantolla en actividades aerostáticas en el país; segundo, porque nos hace saber que Cantolla ya había efectuado con anterioridad otras ascensiones, y finalmente, que el proyecto del aeróstato dirigible de Cantolla y Puente se estaba trabajando bajo los auspicios de la Empresa Aerostática Mexicana.

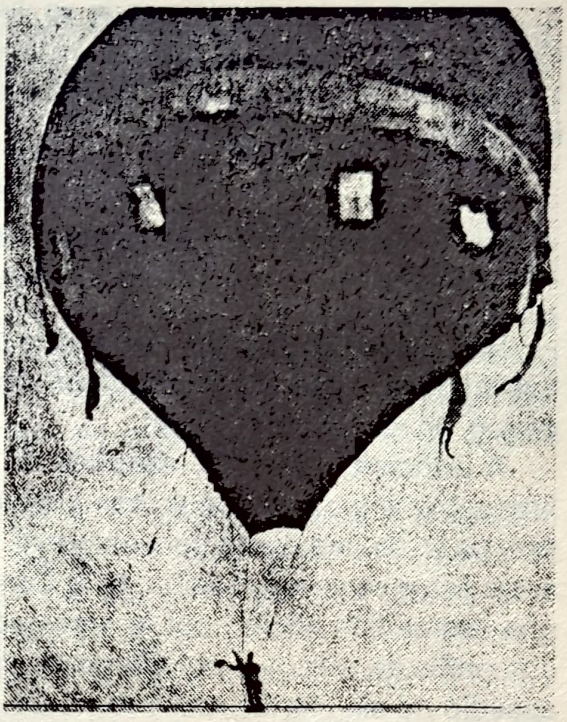


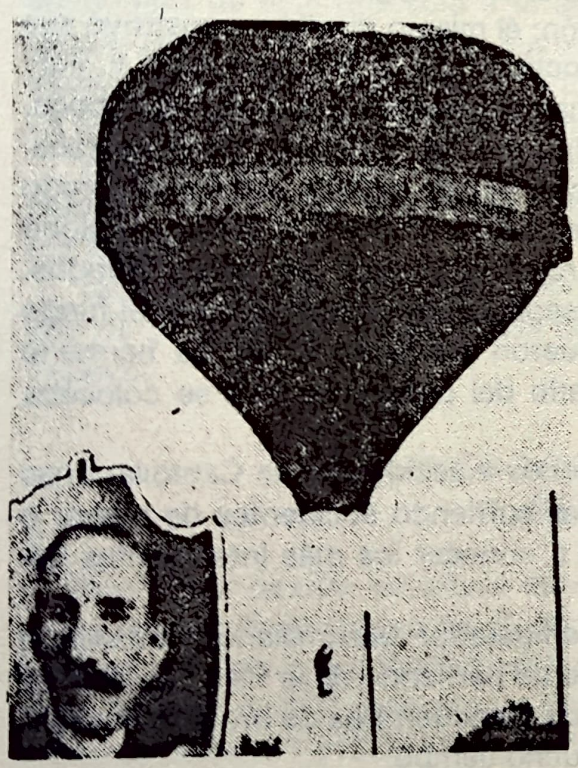
Proyecto del primer dirigible mexicano – 1862

MOCTEZUMA I



MOCTEZUMA II





Don Joaquín de la Cantolla y Rico y los aeróstatos por él fabricados, el Moctezuma I y II durante una de sus múltiples ascenciones



El Zócalo de la ciudad de México engalanado y de fiesta con motivo de una ascensión del globo "Vulcano" de don Joaquín de la Cantolla y Rico a principios de este siglo

Después de lo anterior, nada se vuelve a saber de la Empresa Aerostática, ni de los proyectos del Aeróstato Dirigible, por lo que en obsequio a la cronología de los hechos, volveremos para hablar con más detalle del más grande, sin duda, de los aeronautas mexicanos:

JOAQUIN DE LA CANTOLLA Y RICO
(1863-1909)

Este célebre personaje nació en la ciudad de México el día 25 de junio de 1837; fueron sus padres el español Juan de la Cantolla y Soledad Rico, mexicana. Se educó en el Colegio Militar.

A principios de 1863, después de que Wilson efectuó algunas ascensiones, hizo saber al público que estaba dispuesto a llevar pasajeros en su globo mediante el pago de una cuota convencional. Pocos fueron los que acudieron al llamado; entre éstos se contó al señor de la Cantolla y Rico que ya había dado muestras de una desmedida afición por la aerostación. Algunas ascensiones llevó al cabo en compañía de Wilson y por último solicitó de este le permitiera subir solo, a lo cual accedió no sin ciertas reticencias. De las ascensiones que pudo verificar solo, la que más llamó la atención fue la que llevó al cabo montado en un caballo, luciendo típico traje de charro.

Esta época puede considerarse como la iniciación de don Joaquín de la Cantolla en la aerostación. A partir de sus ascensiones en el globo de Wilson, se entregó con más entusiasmo a la aeronavegación; él mismo diseñó y construyó sus globos que bautizó con los nombres de Moctezuma I, y Moctezuma II y Vulcano; este último era un globo de gigantescas dimensiones para aquella época. Se decía que tenía la mitad de la altura de la torre de Catedral, cuando estaba inflado. Este pintoresco globo, construido con manta inglesa, estaba decorado con cuatro grandes águilas en actitud de volar. La parte media superior del globo estaba decorada con cortinajes pintados de rojo, adornados con flecos dorados. Este globo, así como el Moctezuma I y II, desaparecieron destruidos por el fuego en aparentes accidentes que en realidad fueron provocados por su hermano Manuel, quien en esta forma pensaba alejarlo del peligro en que se colocaba constantemente en sus ascensiones.

Largo sería relatar una a una las ascensiones y accidentes de Cantolla; unas las llevó al cabo con relativa facilidad y otras sufriendo accidentes de mayor o menor importancia. Damos a continuación a conocer los más interesantes detalles de esas ascensiones.

Celebrándose en México el santo del emperador Maximiliano, Cantolla le dedicó una ascensión, la que efectuó felizmente partiendo de la Plaza de Armas. El emperador obsequió al aeronauta un par de mancuernillas de oro con el escudo imperial, las que conservó Cantolla por mucho tiempo.

En otra ascensión, verificada desde la misma plaza, haciéndose los últimos preparativos para que nuestro hombre se elevara, entre las personas que sostenían los cables, hallábase un individuo de apellido Avilés, de oficio sastre, a quien momentos antes de partir el globo se le ocurrio encender un cigarro, se enredó el cable en una pierna y recibiendo un brusco jalón salió arrastrado con

Cantolla; el aeronauta que se dio cuenta del eminente peligro en que se hallaba este pobre hombre, procuraba jalar la red del globo y le gritaba para que se sostuviera, pero no le fue posible hacerlo, pues se soltó del cable y cayó en una de las azoteas de Palacio rompiendo con la cabeza el techo de uno de los salones que actualmente ocupa la Secretaría de Hacienda.

En otra ascensión Cantolla fue a caer en las antiguas calles de San Ramón, yendo a parar precisamente sobre el pretil de una azotea. De un lado había una jabonería y del otro una pared lisa. No había mucho tiempo para escoger. Lo brusco de la caída hizo que el pretil cediera y solamente había dos caminos: ir a la paila y convertirse en jabón o dejarse caer al otro lado. Optó por lo segundo, sufriendo la fractura de varias costillas, amén de otros golpes internos que lo pusieron al borde del sepulcro.

Otro episodio, por demás chusco, ocurrió a don Joaquín durante la ascensión que verificó en Tacubaya. Sucedió que al descender cayó sobre el tragaluz de una casa de la calle del Salto del Agua. Rompió con su cuerpo los polvosos vidrios y fue a caer al interior de una pieza donde tranquilamente almorzaba un obrero con su esposa; éstos, al ver a Cantolla, lo increparon duramente. El ilustre aeronauta se deshacía en disculpas y pretendía explicar las causas que tan extrañamente lo habían llevado allí, pero todo esto de nada le sirvió, y entre marido y mujer le dieron una buena paliza y lo sacaron de su domicilio.

Nunca disfrutó de patrimonio alguno, como no fuera su trabajo. De las economías de éste procedía a la construcción de los globos, erogando de su propio peculio los gastos que sus ascensiones le originaban, y eso que no desaprovechaba oportunidad para verificarlas, escogiéndose para ello la celebración de fiestas patrias o los acontecimientos más notables de su tiempo.

Fue un cumplido caballero, excelente amigo y empleado ejemplar: trabajó por muchos años en los Telégrafos Federales, donde se hizo querer de todos sus compañeros.

La fecha exacta de su fallecimiento se desconoce, pero se sabe que fue en el año de 1914; su cuerpo descansa casi olvidado en una fosa del cementerio del Tepeyac.

EL GLOBO CAUTIVO DEL TIVOLI DEL ELISEO

El iniciador de este novedoso espectáculo fue el señor Angel S. Torres, que a su regreso de París obtuvo del Gobierno del Distrito, el 17 de febrero de 1893, un permiso para elevar un "globo cautivo" en terrenos del Tívoli del Elíseo. El globo tenía un radio de 8.70 metros y un volumen de 27.58 metros cúbicos; pesaba con todo y accesorios 1,615.25 kilos y podía llevar seis pasajeros. Este globo, que llegó a Veracruz el 9 de julio de 1893 a bordo de un barco frances, debía, después de algunos meses de permanencia en México, ser trasladado a la ciudad de Chicago para ser utilizado como atracción en la feria internacional que allí se efectuaría en conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América. Los franceses Godeau y Taupin fueron los técnicos encargados de llevar a efecto los preparativos de las ascensiones colectivas en el Tívoli. Después de una serie de

fracasos, el globo fue almacenado y los técnicos franceses abandonaron muy tristes nuestro país entre críticas y demandas de encarcelamiento.

Al año siguiente, en marzo, el globo cautivo logró por fin elevarse. Los señores Sort de Saenz y Arangulo, asesorados por el profesor Baldwin, que ya en 1892 había efectuado con toda felicidad varias ascensiones en la elegante hacienda de La Castañeda, en Mixcoac, habían adquirido de la empresa anterior el globo con sus derechos y concesiones. En esta misma época el propio Baldwin había traído un globo: el "Marte", con el que verificó numerosas ascensiones, entre otras una de la que da cuenta *El Imparcial* y que fue la de luna de miel de los esposos Luisa Orellana y Luis Bertoj.

ULTIMOS VUELOS AEROSTATICOS Y LOS PRIMEROS INDICIOS DE LA AVIACION EN MEXICO

En el interior de la República seguía el entusiasmo por la aerostación, se dieron numerosas exhibiciones aéreas, cuyos aeronautas generalmente servían para llamar la atención del público en los circos.

Hubo, además, algunos particulares que también se dedicaron a este novedoso sistema de viajar, entre otros Camilo Saavedra, en Monterrey; Antonio P. Velázquez y su arriesgada y bella compañera; Esteban Padrón, de Querétaro; el; inglés Buislay, Carlos Obregón, José Soledad Amante, T. C. Castillo y José María Munguía, en Guanajuato, quienes gastaron esfuerzos y dinero en sus experimentos, unos con éxito y otros sin él.

En el año de 1907 el señor Julio Fuentes, en el Mineral de Sombrerete, Zacatecas, construyó un raro aparato para volar, provisto de gruesas alas cubiertas con tela. De este primer indicio del advenimiento del vuelo mecánico en nuestra patria ya hablaremos con más detalle a su debido tiempo, por ahora, y antes de pasar al capítulo del nacimiento de la aviación mexicana, terminaremos relatando los últimos aspectos de la conquista de nuestro cielo por los más ligeros que el aire.

EL DIRIGIBLE "EL BUEN TONO"

Don Ernesto Pugibet, rico industrial francés, trajo a México el 7 de enero de 1907, con motivo de la inauguración de su fábrica de cigarros "El Buen Tono", a la que asistió el general don Porfirio Díaz, un dirigible, el primero de su clase que surcó los cielos metropolitanos. A diario evolucionaba el aparato sobre los edificios capitalinos, en su alargado cuerpo anunciaba las diferentes marcas de cigarros que se fabricaban en aquel entonces en la compañía cigarrera. El piloto de este dirigible era el americano M. Charles Hamilton, de San Francisco, California, quien en 1905, a la edad de 17 años, había iniciado su carrera de aeronauta. Hamilton desde un principio dio pruebas de gran competencia, pues nunca tuvo altercado de importancia ni con su aparato ni en su persona. Después de algún tiempo de permanencia en el país, regresó a los Estados Unidos y andando el tiempo se convertiría en una figura destacada de la aviación mundial.



Dirigible "EL BUEN TONO" traído a México por don Ernesto Pugibet. El dirigible era tripulado por el aerostero norteamericano famoso de esa época, Mr. Hamilton

EMPRESA DEL GLOBO CAUTIVO, S.A.

A principios del año de 1910, año en que se celebraría el primer centenario de nuestra independencia, Miguel Lebrija trajo a México un globo cautivo de enormes dimensiones.

Con un diámetro de 20 metros, una superficie de 1,256 metros cuadrados y 4,188 metros cúbicos de volumen, el globo fue bautizado con el nombre de "Ciudad de México", en recuerdo de su antecesor de 1893, fue instalado en el vasto solar que ocupara el antiguo Hospicio de los Pobres, ubicado en la avenida Juárez, frente al centenario parque de la Alameda, sitio preciso en el que hoy se eleva el edificio del moderno Hotel del Prado.

Sujeto a tierra por un grueso cable de acero, que le permitía ascender a una altura de 350 metros, el globo, con capacidad para 12 o 20 pasajeros, sería bajado nuevamente a tierra mediante un malacate de vapor. Todo estaría listo para realizar las primeras ascensiones la mañana del 16 de abril de 1910, según nota aparecida en el periódico *Gil Blas.* A estas primeras ascensiones habían sido invitados los periodistas y miembros del Ayuntamiento.

Después de varios éxitos iniciales, la mala suerte pareció enseñorearse del globo cautivo "Ciudad de México". Dificultades de todas clases se presentaron: en el inflado, en el cable de sujeción y en las malas condiciones atmosféricas. Pero sin duda, el percance más serio que sufrió el enorme globo amarillo regenteado por la empresa del Globo Cautivo, S.A., sucedió la tarde del 23 de abril.

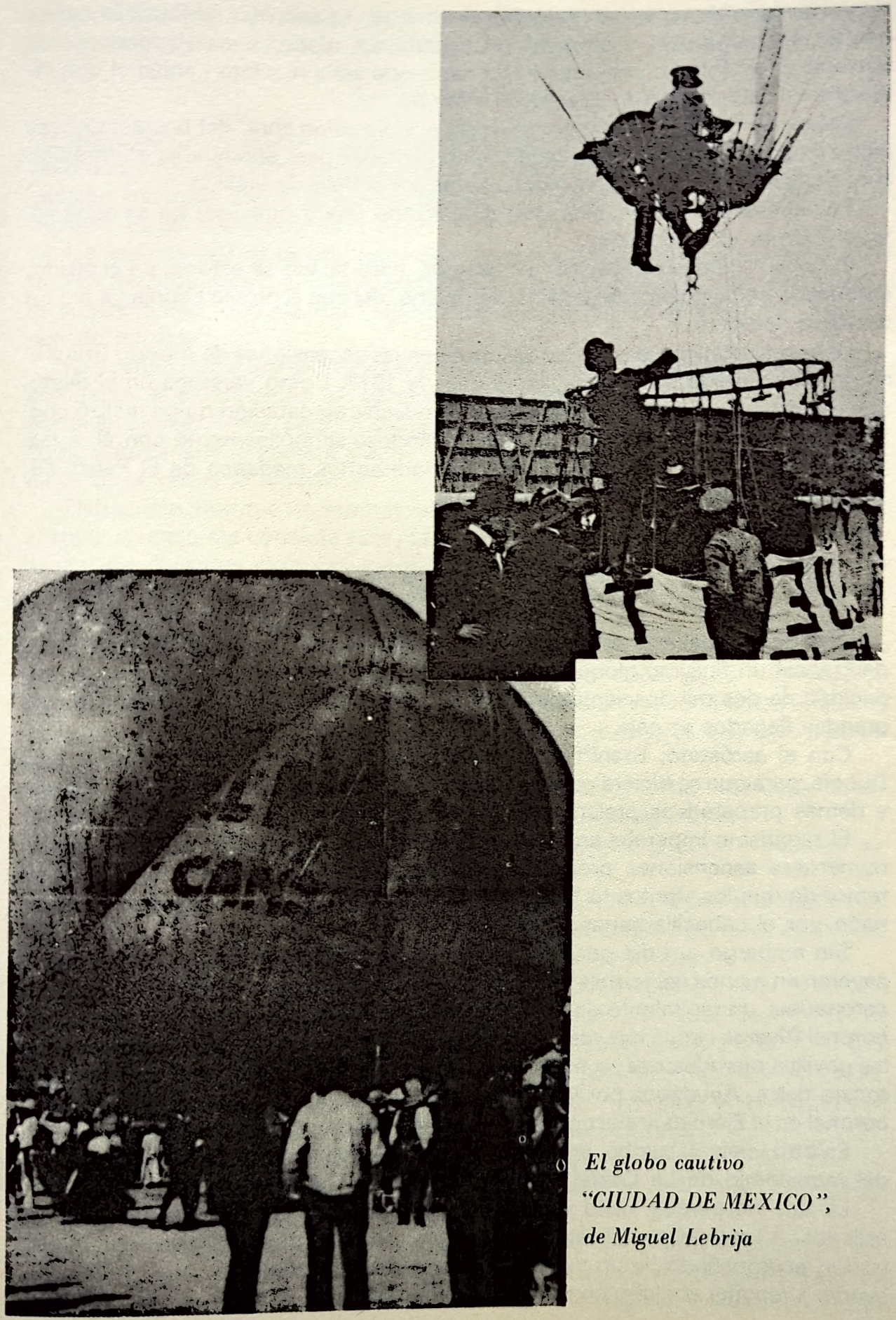
Del álbum de recortes periodísticos de Miguel Lebrija transcribimos una nota aparecida en la publicación mensual *La Patria* y que dice: "Poco faltó para que se registrara un serio percance. Muchas personas, puede decirse, ascendieron ayer en la mañana en el flamante globo cautivo, que tenemos desde hace pocas semanas en terrenos del ex Hospicio de los Pobres. Nada notable hubo digno de ser tomado en cuenta por el curioso reportero. No así lo que ocurrió esa tarde, en los momentos precisos en que soplaba un viento casi huracanado.

Con los que viajaban por el aire iban las simpáticas bailarinas Glika y Alyna Leyva, gozando y divirtiéndose con las hermosas prespectivas lejanas del horizonte.

El piloto, señor Lebrija, vio la aproximación de la tromba y sin pérdida de tiempo dio la orden de bajada, la que empezó a efectuarse con grandes dificultades. Ya la canastilla tocaba el piso cuando se vio que había una desviación y hubo que detener momentáneamente el descenso y ya entonces la huracanada racha alcanzó el aeróstato, azotándolo con gran fuerza, amenazando con ponerlo en posición horizontal.

Por fortuna y gracias a los esfuerzos de empleados de la empresa, se logró hacer que la canastilla se colocara en su posición normal. En tanto que el globo seguía azotándose con furia, casi logró liberarse del cable que lo sujetaba y quedar en libertad. Un oportuno reventón de la envolvente dejó escapar el gas, que hizo que la tela del globo cayera destrozada hasta el suelo. Un mes dilató el globo en quedar listo para nuevas ascensiones.

Don Joaquín de la Cantolla y Rico, veterano de los aires, quería despedirse de su vida aeronáutica. Quería subir por última vez en el globo "Ciudad de México",



El globo cautivo
"CIUDAD DE MEXICO",
de Miguel Lebrija

el cual para el efecto sería soltado de sus amarras. La solicitud de Cantolla tal vez no fue aceptada por la empresa propietaria del globo, pues al poco tiempo apareció en *El Tiempo* una noticia que decía que sería el piloto Lebrija el que intentara el vuelo libre en el "Ciudad de México".

Para el 27 de junio quedó programado el viaje aéreo libre, del hasta entonces globo cautivo. Ocho personas habían sido invitadas para acompañar al intrépido aeronauta en su vuelo de siete a ocho horas por el Valle de México.

Por diferentes causas, el vuelo fue aplazado una y otra vez; no se sabe en fin si éste llegó a realizarse.

El fin del "Ciudad de México" no se sabe, pero tal vez se esfumó en el olvido, apremiado por la pujante llegada del aeroplano, del que el propio Lebrija ya era un decidido partidario.

La época del globo en México se cerró con las ascensiones de Alberto Braniff, en un globo traído de Francia, en el año de 1914. Como veremos en el relato que seguirá fue un legendario personaje de nuestra aerostación quien realizó con Braniff la última ascensión de su vida, llevándose simbólicamente con él, a las páginas de historia, esta época que se iniciara en los médanos de El Perro, en Veracruz, en los principios de la Colonia.

ALBERTO BRANIFF Y EL ULTIMO GLOBO EN CIELOS MEXICANOS

A principios del año de 1914, el rico sportman mexicano Alberto Braniff trajo de Francia un finísimo globo libre de gas, tipo Gordon Bennett. Su enorme capacidad de dos mil doscientos metros cúbicos lo hacían uno de los globos más grandes llegados al país.

Con el aeróstato, Braniff trajo también al experto aerostero. francés Julio Dubois, para que se hiciera cargo de dirigir la delicada maniobra de inflar el globo y demás preparativos preliminares a toda ascensión.

El zapatismo imperaba en torno al Distrito Federal, por lo que Braniff en sus numerosas ascensiones procuraba siempre conservar regular altura, ante el temor de que los vientos lo llevaran y obligaran a descender en territorio dominado por el cabecilla suriano.

Sin embargo, un día poco faltó para que el rico sportman y sus invitados cayeran en manos del terrible jefe zapatista Genovevo de la O. Para fortuna de los aeronautas, un regimiento de caballería de la guarnición de Chalco, al mando del coronel Riverol, siguió muy de cerca el derrotero del globo, lo que bastó para que las gavillas merodeantes se mantuvieran a distancia del lugar en donde el globo tocara tierra. Ayudados por los hombres de a caballo, Braniff, que era teniente coronel en el Ejército, y sus acompañantes regresarían sanos y salvos a la capital.

En otro vuelo del globo, este fue a caer en la copa de un árbol a inmediaciones del manicomio de La Castañeda, en Mixcoac.

La tan inesperada visita venida del cielo provocó gran algarabía entre los asilados. A las puertas del establecimiento esperaba a los aeronautas el administrador, acompañado de un numeroso grupo de empleados, los que después de ayudar a recoger el globo con todos sus accesorios y cargarlo en una carreta, in-

vitaron a Braniff y a sus amigos a tomar un refrigerio, terminado el cual y antes de retirarse de regreso a la ciudad, hicieron una visita de cortesía por el manicomio.

CANTOLLA Y BRANIFF

Antes de seguir adelante quisiera relatar una curiosa reunión que en los aires llevaron a cabo dos grandes figuras de la aeronáutica mexicana: se trata de la ascensión realizada sobre la ciudad de México por don Alberto Braniff y don Joaquín de la Cantolla y Rico.

De especial interés es esta narración, pues fue platicada no hace mucho por uno de los protagonistas, don Alberto Braniff, quien además la tiene consignada en sus memorias, que algún día saldrán a la luz pública con el título de "Recuerdos de mi vida".

Nos refirió don Alberto Braniff que don Joaquín de la Cantolla y Rico, el viejo aeronauta, al enterarse de las ascensiones de Braniff hizo a éste una visita especial en su residencia, para felicitarlo por los vuelos que estaba efectuando, así como para pedirle lo invitara a subir con él en su próxima ascensión, diciéndole entre otras cosas lo siguiente:

"No quiero morirme sin sentir la emoción de volar en un globo moderno como el suyo: si usted me concede este placer y honor, me sentiré el hombre más feliz de la tierra. Ya estoy viejo y he recibido muchos porrazos. En uno de ellos, como usted sabe, perdí un ojo y lo tengo de vidrio, pero la afición la tengo de verdad y, como siempre, muy grande".

"Con mucho gusto lo llevo —le contestó Braniff—, el próximo domingo lo espero a las diez de la mañana en el Paseo de la Reforma, junto a la Estación Colonia, en donde, como usted sabe, tengo un terreno bardeado hasta el cual la compañía de gas ha hecho llegar una conexión especial de gran diametro para inflar mi globo".

Terminada la breve plática, Braniff invitó a Cantolla a tomar una copa por el feliz éxito del vuelo que ambos emprenderían el domingo siguiente.

Después del brindis, Braniff rindió justo homenaje al anciano y valiente aeronauta, más o menos en los siguientes términos:

"Don Joaquín, me siento muy honrado con que usted se digne acompañarme, pero no le garantizo que la ascensión se haga sin un fortísimo porrazo, quizá más fuerte de los que usted se ha dado en sus viajes por la atmósfera."

"Como es natural, no sabemos de antemano dónde vamos a caer ni en qué condiciones; lo más probable es que bajemos perfectamente y regresemos sanos y salvos a nuestras casas, pues mi globo no es como el que usted usaba, ya que hoy tenemos varias defensas. Lo grave es que nadie puede fumar en la canastilla. Se figura usted si se incendiara esa enorme mole con dos mil doscientos metros cúbicos de gas y a miles de metros de altura, ¿qué nos ocurriría?"

Don Joaquín se quedó viendo detenidamente a Braniff y le dijo:

"Caray, de veras no había pensado en eso, porque al mío no le podía haber ocurrido esa desgracia, pues lo inflaba con humo."

Llegó el domingo, y en punto de la hora señalada por Braniff se presentó don Joaquín de la Cantolla y Rico en el lugar señalado. Lucía el aeronauta sus averiados setenta años y le acompañaban varios de sus amigos, de su edad natural-



EL GLOBO LIBRE DE BRANIFF
En el Paseo de la Reforma el público observa el vuelo del globo de Alberto Braniff



En este globo ascendió por última vez en su vida don Joaquín de la Cantolla y Rico. Cerrando así la época brillante de la aerostación en México

mente. Vestía como lo hacía en los tiempos de sus éxitos aéreos: larga levita negra con vueltas de seda, sorbete alto y una gran bandera nacional de no menos de dos metros de alto. Esta bandera había asistido a más de un centenar de combates con las nubes.

El globo estaba ya completamente inflado y listo para partir. La prensa metropolitana, que siempre anunciaba con profusión las ascensiones de Braniff, no podía estar ausente en esta especial ocasión en la que estaría presente el veterano aeronauta. El Paseo de la Reforma estaba concurridísimo por carretelas de lujo, coches y peatones, pues había gran espectación por ver salir —así se decía entonces— el globo. La vigilancia policiaca había sido ese día redoblada para mantener el orden.

Ya todo listo, el joven Braniff invitó a su ilustre acompañante a subir en la canastilla, para emprender el que había de ser el último viaje de Cantolla por el claro cielo de México.

Don Joaquín tomó su lugar al lado del joven Alberto, iba serio y adusto, consciente de su históricó papel. Con ellos iban el técnico Dubois y tres individuos más. Braniff y Dubois dieron las últimas órdenes para soltar, retirando los sacos de lastre que con un peso de trescientos cincuenta kilos aproximadamente retenían el airoso globo en contacto con la tierra. Dos épocas de nuestra historia aérea se unirían en pocos instantes en el espacio. Braniff, sonriente, se despedía de sus amigos con la mano en alto, y Cantolla tremolaba estático la bandera tricolor en todas direcciones. Mientras el globo iba tomando altura, abajo la multitud aplaudía delirante. El globo tomó el rumbo de la calzada de la Piedad (hoy avenida Cuauhtémoc), cruzó el Panteón Francés a una altura no menor de dos mil metros. Cantolla preguntaba constantemente a Braniff qué altura marcaba el barómetro y al recibir respuesta se emocionaba más y más exclamando:

—¡Nunca he subido a una altura tan grande; me siento orgulloso de penetrar en tan grata compañía en el corazón de las nubes!

Braniff le manifestó entonces que se encontraban sobre el panteón, pero la fúnebre alusión no hizo mella en Cantolla, que alegremente contestó que creía muy difícil que tuvieran ya lista la fosa que su estatura requería.

Todos rieron, y el globo, bajo los rayos del candente sol, fue cayendo poco a poco en un campo raso cerca de Tlalpan. El viejo aeronauta, contentísimo de volver a pisar tierra firme, abrazó a Braniff, agradeciéndole el viaje y felicitándolo por la manera tan hábil de manejar el globo.

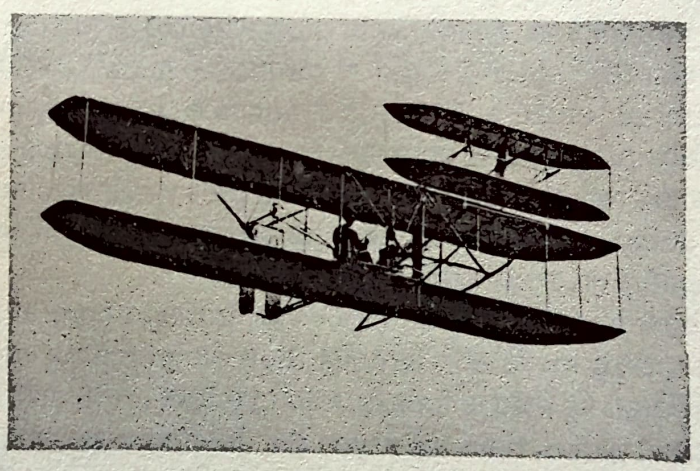
El regreso a la ciudad se efectuó en carretela. Algunos campesinos, con solícito comedimiento, ya habían desinflado y doblado el globo que, con red, canastilla y demás equipo, fue cargado en un carretón para que lo condujeran de regreso a la ciudad.

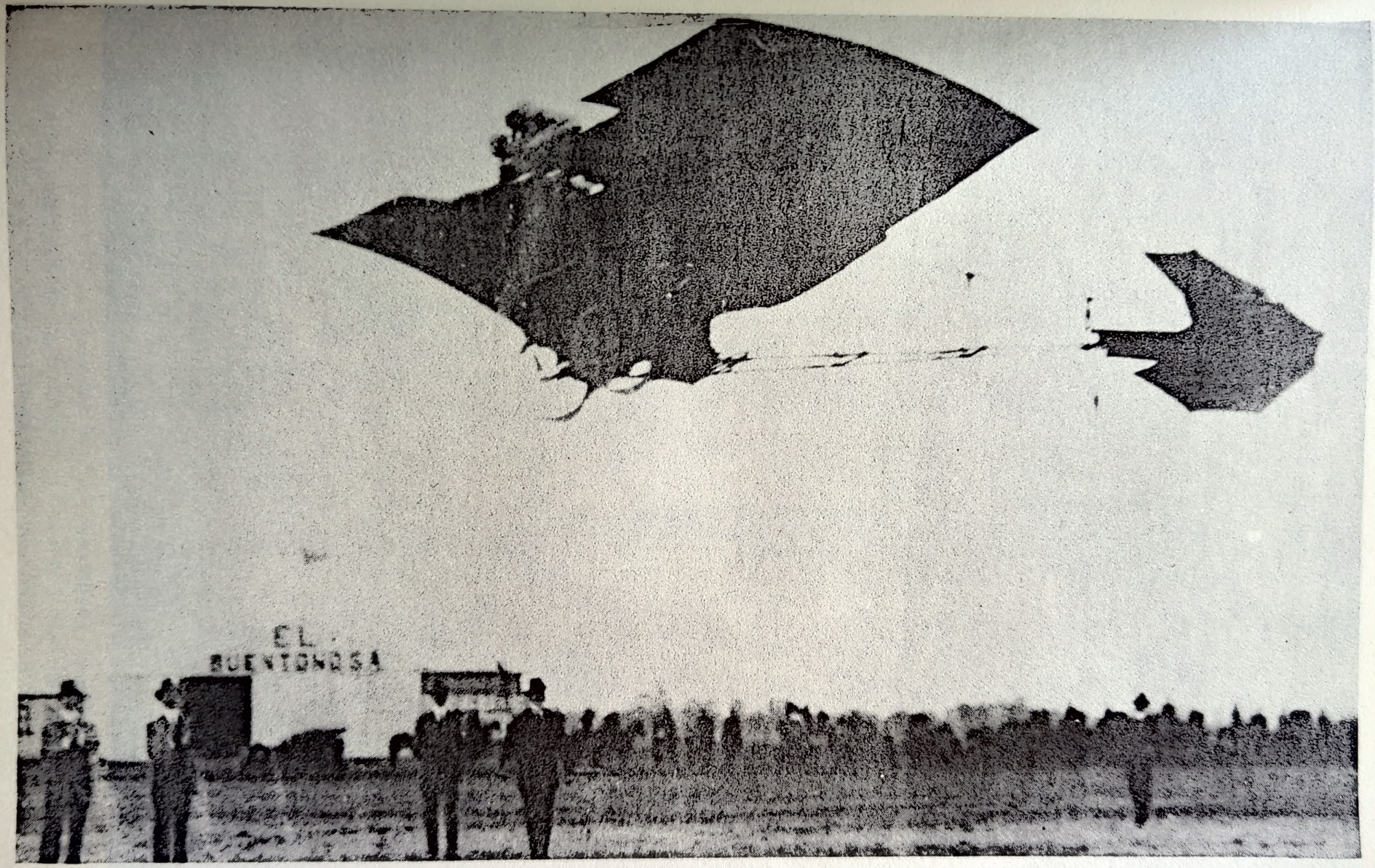
Y lo que no le sucediera a Cantolla en cincuenta y tantos años de aeronauta le aconteció al llegar a su casa después del viaje aéreo con Braniff. Al subir los primeros escalones de la escalera que conducía al corredor sufrió un ataque, su cabeza pesadamente azotó contra las baldosas y sufrió una conmoción cerebral, un ataque de hemiplejía y por fin le sorprendió la muerte a los pocos días.

Si Cantolla hubiera podido hablar diría: "Mi muerte en el aire hubiera resultado explicable, pero en el corredor de casa resulta irónica".

17 DE DICIEMBRE DE 1903 . . .

Por las arenosas laderas de la colina de Kill Devil Hill, en Kitty Hawk, Carolina del Norte, se desliza un raro artefacto conducido por un hombre, que acostado usa sus manos y pies para accionar los controles de aquella máquina. Después de recorrer el suelo por breves instantes, se eleva y desciende 120 pies adelante del punto de partida. Han transcurrido únicamente 12 segundos . . . En esta pequeña fracción de tiempo, el hombre ha realizado el más caro de sus anhelos alimentados al través de todos los tiempos, desde que el mundo es mundo . . . volar. . . y este milagro lo han realizado dos hombres: Wilbur y Orville Wright. El primer vuelo sostenido de un aeroplano se ha logrado: de aquí en adelante, todo un mundo de maravilla se abrirá para la humanidad. Ha nacido la aviación.





El piloto aviador francés Audemars en su monoplano Demoiselle volando en el campo de Balbuena durante las fiestas aéreas de 1910



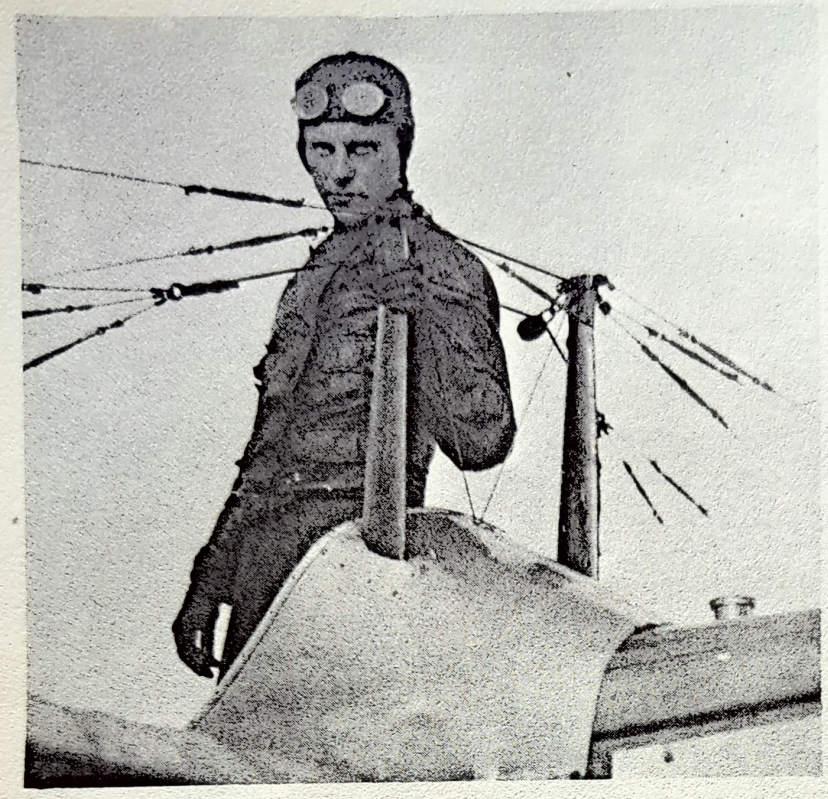
Edmundo Audemars 1910



SEGUNDAS EXHIBICIONES AEREAS 1911

Aviadora Mathilde Moisant

Harriet Quimby, primera mujer que atravesó el Canal de la Mancha, el 16 de abril de 1912 a bordo de un monoplano Bleriot





El piloto francés Dyot que vino a México en 1912 a la segunda exhibición aérea con Hamilton, Miss Quimby y Miss Mathilde Moissant. Con el piloto Dyot, realizó el Presidente Francisco I. Madero un vuelo sobre el campo de Balbuena

El espectáculo, si bien no llevó la cantidad de admiradores que congregara en el mismo sitio la temporada anterior, sí satisfizo las exigencias del público, asombrado de la novedad de ver su cielo surcado por primera vez por aparatos tripulados por intrépidas aviadoras.

Durante el transcurso de una de las demostraciones, a la cual concurrió el eminente demócrata don Francisco I. Madero, éste fue invitado por el capitán Dyot, para conducirlo por los aires como pasajero en su monoplano. El ilustre pasajero, ante la estupefacción de los presentes y con aquella su peculiar naturalidad que lo distinguiera como el más popular y sencillo de los gobernantes, aceptó gustoso la invitación y se apresuró a ceñirse los singulares arreos de aviador. El piloto Dyot y su pasajero, instalado en los asientos delanteros del aparato, se elevaron por el espacio, seguidos de la expectación del pueblo, que admiraba emocionado el vuelo de circunvalación al campo, y la serenidad de su futuro presidente.

El aterrizaje se efectuó con felicidad, entre una ovación interminable de los concurrentes, que consideraron esta escena como única, por sus circunstancias especiales, que la harían indeleble en los anales de la aviación mexicana.

En esta forma el señor Madero se convirtio en el primer jefe de estado en el mundo que voló en aeroplano.

A resultas de esto y ya siendo Presidente Constitucional, el señor Madero hace pedido de cinco aviones Bleriot Moissant a la casa Moissant de Long Island Nueva Jersey, E.U.A. Con estas cinco máquinas, adquiere también cinco becas para aprendizaje de vuelo, designándose para ello a Alberto y Gustavo Salinas, a los hermanos Aldasoro Suárez y Horacio Ruiz.

Una vez que la escuadrilla llenó su compromiso y embarcó sus aparatos con rumbo al extranjero, los señores Lebrija y Braniff volvieron a sus azarosas prácticas con más o menos fortuna, ya que no disponían de instructores que los guiaran en su aprendizaje. En uno de estos ensayos, el aparato del señor Braniff, al desprenderse de tierra, se quemó, destruyéndose totalmente los planos y el fuselaje.

LOS VUELOS DE LEBRIJA

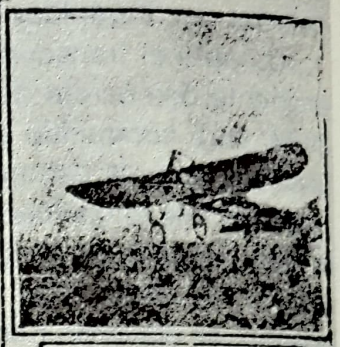
La afición que en Europa se había despertado por la aviación, en México se convirtió en frenesí. Los vuelos de Braniff, los ensayos en planeadores de los Aldasoro, Lebrija y Villasana, convertían a la aviación en la nota del día.

Miguel Lebrija, que después de sus notables experiencias en planeadores y de los concienzudos estudios que lo llevaron a la construcción de este tipo de aeronaves, con la que realizó vuelos de consideración a inmediaciones de la ciudad de México en el año de 1909, emprendió un viaje a Europa con el objeto de hacer mejores estudios sobre aviación.

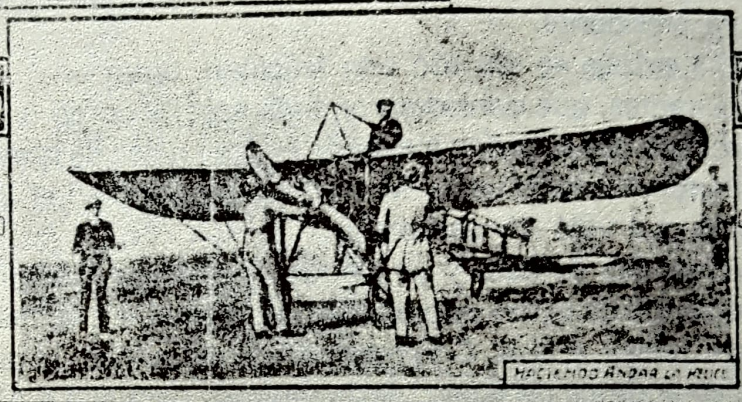
En Hamburgo realizó, en compañía de otros aeronautas alemanes, una serie de ascensiones en el globo Harpourg. De un relato del propio Lebrija en correspondencia dirigida en esos años a sus parientes sacamos datos de las ascensiones más notables "recorrido de Hamburgo al norte 30 kilómetros en una hora; recorrido del norte al sur 50 kilómetros en dos horas y media; del sur al punto de

EL AERODROMO DE VALBUENA





EN EL ESPACIO



HACIENDO ANDAR LA HELICE

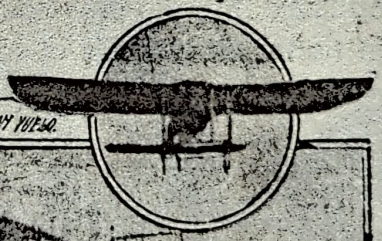
AYER HIZO NOTABLES VUELOS EL MONOPLANO BLERIOT

UN NUEVO TRIUNFO DEL AVIADOR SEÑOR LEBRIJA

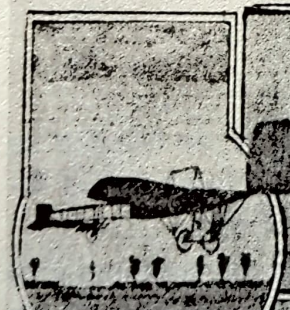
EL APARATO VOLO AYER TRANQUILAMENTE COMO AGUILA ENORME HACIA EL SOL LEVANTE

—Muy pronto el público podrá presenciar una ascensión de las que ahora sólo hago por vía de prueba. Primero que nada, quiero poner un dominio absoluto sobre el monoplano. Y todavía quiero más que el motor de la fuerza necesaria para que no falte como para ahora. Entonces...

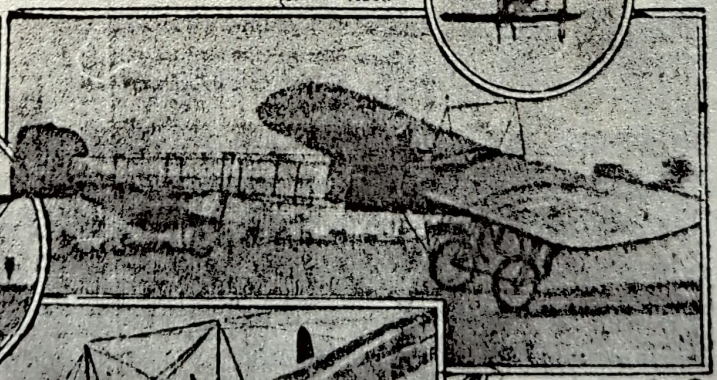
Pero las ascensiones que acaba de acababa de atornillar la hélice. El aviador subió al asiento. La hélice y el motor imprimieron la fuerza. La emoción que tenía suspensos á los diez espectadores se deshizo en un hurra. Acababa de partir el monoplano. Un instante más tarde la rueda trasera subía; tres segundos más, y se inclinaba el pájaro para tomar el vuelo.

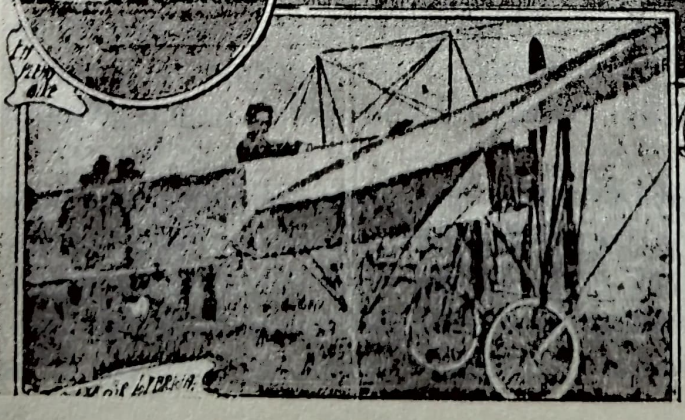


UN GRAN VUELO.



EN PLENO AIRE





UN VIRAJE.

[illegible]



LA AVIACION TIENE YA SU PRIMERA PAGINA EN MEXICO

15 VUELOS DEL BLERIOT EN LOS CAMPOS DE VALBUENA

POR PRIMERA VEZ UN "PAJARO ARTIFICIAL" SURCA EL AIRE MAR EL TRIUNFO DEL AVIADOR SR. LEBRIJA

EL AEROPLANO EN EL ESPACIO

UN VUELO DEL "BLERIOT"

Los periódicos de la época publicaron amplias informaciones sobre los vuelos de Miguel Lebrija con el Bleriot de El Buen Tono

bajada 20 kilómetros en una hora. La altura media fue de 1,100 metros: la máxima de 1,500 metros".

Desesperado don Ernesto Pugibet por los fracasos de su compatriota Duval decidió encomendar su Bleriot a Miguel Lebrija, que después de los preparativos del caso, logró al fin volar el avión del Bueno Tono, en los llanos de Balbuena. Esto sucedió el 14 de mayo de 1910. El primer vuelo de Miguel Lebrija a escasos cuatro meses después del de Braniff, alcanzó una altura de 20 metros y en esta forma recorrió una distancia de 500 metros. Ahora Lebrija compartía sus vuelos en el Bleriot con las ascensiones en el globo cautivo. Los días 8 y 10 de mayo, después de reparado el "Ciudad de México" de su última aventura con la tromba, se realizaron ascensiones con sus respectivos conatos de percance debido al fuerte viento.

Ese mismo viento fue causa de otro percance, pero esta vez no al globo, sino al aeroplano Bleriot, en el que Lebrija capoteó, sufriendo algunos desperfectos en su estructura, no así el piloto, que salió ileso.

Reparadas rápidamente las averías sufridas, tenemos nuevamente al intrépido Lebrija frente a los controles de su monoplano, pariente cercano del que en 1908 realizó el primer cruce del Canal de la Mancha. En la mañana del 15, muy temprano el mecánico Golbery tenía listo el avión en la línea de vuelo. De acuerdo con su costumbre, Lebrija llegó listo para aprovechar los tranquilos vientos matutinos y tan buena suerte tuvo ese día, que logró volar un kilómetro a una altura media de 25 metros, lo que dadas las circunstancias era ya toda una hazaña.

Tanto ruido se hacía en la prensa de la ciudad y de algunas de las capitales de provincia, ya con el globo cautivo, ya con el Bleriot, que hasta los altos funcionarios del régimen porfirista comenzaron a animarse para ir a dar una vuelta por los aires. Pero desde luego y a modo de introducción al nuevo sistema de locomoción optaron por subir en el globo, pues lo consideraron más seguro que el pajarraco de tiras de manta y madera. O tal vez, pensamos, ¿no estaría esto destinado al ilustre iniciador de la Revolución, don Francisco I. Madero, ser el primer gobernante que subiera en avión? Sea cual fuere la razón, lo cierto es que el 23 de mayo se presentó en el ex Hospicio de Pobres, el señor Ramón Corral, vicepresidente de la República y secretario de Gobernación, para en compañía del teniente coronel Santacruz realizar una ascensión que lo llevó a 300 metros sobre las copas de los árboles de la Alameda Central. Días después, hizo lo mismo el secretario de Educación, don Justo Sierra. Precisamente ese día, el 27, había sufrido Lebrija un aparatoso accidente en Balbuena. La paralización del motor, al despegar lo hizo caer en tierra, salvándose de milagro por segunda vez nuestro intrépido precursor, de una muerte segura.

El Buen Tono, que se había convertido en decidido impulsor de nuestra naciente aviación, ofreció un premio llamado "Prix Buen Tono" para el piloto que lograra realizar el circuito de cuatro kilómetros en cuatro minutos. Esto representaban dar dos vueltas completas, sin bajar al aeródromo de Balbuena, siguiendo un curso elíptico marcado con banderas blancas.

Lebrija, desde luego aceptó el reto y de inmediato se puso a preparar su Bleriot para ganar el premio ofrecido por el Buen Tono. Entre el 2 y el 6 de junio verificó repetidos intentos que no lograron el éxito deseado debido principalmente al mal estado del campo, las copiosas lluvias de la temporada lo habían convertido en un enorme lodazal.

Esperando mejores condiciones de terreno para poder despegar su Bleriot, Lebrija continuó sus ascensiones en el globo cautivo.

Mientras tanto en Balbuena, el mecánico Golbery había reemplazado en el Bleriot el motor Daraq de 25 H.P. por un motor Anzani que podía desarrollar 6 H.P. más de potencia y con el cual se esperaba, mayores posibilidades de conquistar el premio del Buen Tono. La conquista del "Prix Buen Tono" no se efectuó. ¿Por qué razón?, no se sabe, pero así fue.

Un señor llamado Luis V. Roumagnac, se presentó un buen día en la Secretaría de Guerra para presentar un proyecto de contrato que pretendía le firmara el gobierno para el establecimiento de una escuela de aviación. Había hablado con el secretario, general Bernardo Palafox y le había narrado los grandes adelantos logrados en Europa con el uso del avión como arma de guerra. Además, le había hecho ver la conveniencia que representaría para el gobierno



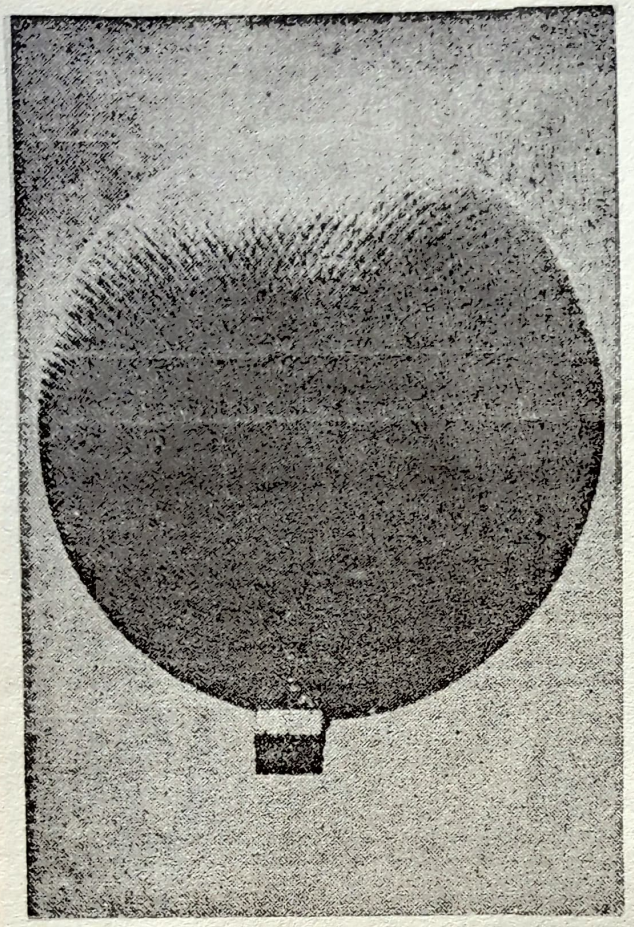
Fotografía tomada durante la ascensión del señor Ramón Corral

poder contar con la aviación militar para mantener la paz en el país, tan amenazada por aquellos días. También propuso la edición de un órgano periodístico llamado *Cielo y Tierra* para la divulgación de los adelantos aeronáuticos tanto en el país como en el extranjero. Era el mes de agosto.

El 20 de noviembre de 1910 se inicia la Revolución, se libran las primeras batallas entre las huestes maderistas y las tropas federales. Días antes de iniciado el movimiento son suspendidas por órdenes gubernamentales todas las actividades aéreas, a Lebrija lo nombra el Gobierno del Distrito, inspector de Automóviles y Carruajes. No sabemos cuanto tiempo desempeñó este cargo nuestro célebre aviador, lo que sí sabemos es que hasta fines de 1912 lo volveríamos a ver nuevamente subido en un avión.

PERIODO PRERREVOLUCIONARIO

Al sobrevenir el cuartelazo de 1913, el joven aeronauta Miguel Lebrija y su inseparable mecánico y amigo Juan Guillermo Villasana se presentaron ante el general Felipe González Salas, hermano del secretario de Guerra y Marina en el gabinete del presidente Madero. En larga entrevista le ponen al tanto del proyecto que tienen para bombardear desde el aire el reducto felicista de la Ciudadela. Además, ofrecen sus servicios para realizar el bombardeo utilizando un avión propiedad del señor Lebrija.



El globo cautivo, "Ciudad de México"

Este plan, que hubiera abreviado la cruenta Decena Trágica, ahorrando a la capital muchos sufrimientos y dado al señor Madero un triunfo rápido y definitivo, no fue escuchado. Bien se encargó el general Huerta de convencer al Presidente de la inutilidad de tal acción, pues el astuto jefe de la Guarnición de la Plaza sabía de sobra el alcance y efectos de tal plan y tal vez decidió en su interior guardarlo para más tarde una vez consumada la traición que lo llevó a la primera magistratura del país.

En efecto, una vez triunfante Huerta, hace que su secretario de Guerra y Marina, general Manuel Mondragón llame de inmediato a Lebrija para realizar la demostración de su plan y comprobar que el avión podía ser efectiva arma militar. Todavía en esa época se tenía la creencia que era más efectiva la acción de una docena de cañones o un gran conjunto de infantería, que el avión.

De manera que no fue sino hasta el 7 de abril de 1913 cuando el experimento de Lebrija transformó, ante los incrédulos ojos de los jefes militares, lo que hasta entonces había sido para los ejércitos un vehículo de exploración y correo, en el arma más pavorosa de la guerra . . . el avión de bombardeo. Años más tarde este avión de bombardeo que naciera en 1913 débil e insignificante, ganaría para las potencias aliadas la II Guerra Mundial.

Por primera vez desde principios de 1913, en que los llanos de Balbuena se convirtieron en el lugar de cita predilecto de los aficionados a la aviación, la en-

trada al público quedó prohibida en una extensa zona. En los círculos militares corría el rumor de que el secretario de Guerra y Marina, preparaba una prueba "ultrasecreta" Sólo unos cuantos altos jefes del Ejército Federal estaban en el secreto. La prueba fue presenciada por no más de diez personas.

La noche del 6 de abril, varios batallones de infantería acordonaron el perímetro del campo de Balbuena, impidiendo a "todo mundo" el paso. Pilotos, mecánicos y aviones quedaron incluidos en ese "todo el mundo". Al amanecer del 7, varios automóviles llegaron al campo de aviación, de ellos descendieron el general Mondragón, el piloto Lebrija y su mecánico Villasana y otras siete personas más, entre ellas Santiago Poberejsky, inventor de una mira especial para bombardeo aéreo.

En el campo se encontraba ya listo un avión Duperdussin con motor de 80 H.P.., en él subieron y se acomodaron en sus estrechos asientos, Lebrija y Villasana. El general Mondragón se acercó y con todo cuidado entregó a Villasana una bomba Martin-Hale de gran potencia explosiva. Tras de explicar el funcionamiento a los pilotos, el ministro de Guerra con negra levita y chistera se retiró con su comitiva hasta los límites mismos del campo y ocupó lugar estratégico de observación.

En el lindero sureste del aeródromo, se había pintado con cal anticipadamente un círculo de diez metros de diámetro.

Momentos antes de que el Duperdussin se pusiera en marcha, habían llegado al campo de Balbuena los generales Félix Díaz, Aureliano Blanquet y Fernando González, así como los pilotos Horacio Ruiz y Eduardo y Juan Pablo Aldasoro.

A una señal de todo listo, Lebrija inició el carreteo para colocar su avión en posición de despegue con cara al viento. En su Duperdussin llevaba dos potentes bombas Martin-Hale. La carrera de despegue se efectuó sin novedad y en poco tiempo Lebrija y Villasana circunvolaban a regular altura el campo de Balbuena. Dieron una pasada en vol-rase y Villasana con los brazos en alto hizo señas dando a entender que en la siguiente pasada dejarían caer la primera bomba.

Así lo hicieron y la primera en salir de manos de Villasana por un costado del avión impulsada por fuerte golpe de viento fue a caer muy lejos del blanco. Otra vuelta más, pero esta vez descendiendo a una altura de 150 metros sobre el terreno para asegurar el éxito, la segunda bomba salió de la carlinga arrojada por Villasana. Esta vez con estruendo increíble dio en el centro del círculo de cal. Al aterrizar el avión y quedar estacionado, de repente su fuselaje se quebró en la partel central, tan rápidamente que no dio tiempo a que sus tripulantes pusieran pie en tierra. Al ser examinada la estructura del fuselaje se llegó a la conclusión de que, debido a la percusión de la bomba y al no poder el avión alejarse con la rapidez requerida del centro de la explosión, el efecto de ésta había resentido gravemente la estructura del avión con los resultados ya descritos.

Además, la parte inferior del avión presentaba huellas de salpicadura de la cal con que se pintó el círculo.

El bombardeo aéreo había nacido en Balbuena, cuna de la aviación mexicana, ésta había demostrado al mundo que desde el aire era posible destruir hombres, casas, ciudades o cualquier tipo de objetivos militares, en una palabra, todo.

Lejos estaba de la mente de aquellos que presenciaron el simulacro de 1913, en el que se demostró el poderío de la aviación como arma de guerra, el apocalíptico cuadro de los terroríricos bombardeos que asolarían a Europa apenas dos años más tarde, en 1915.

Miguel Lebrija se convertía en el primer piloto de una aeronave de bombardeo, y Villasana, su mecánico, ocupó el sitio del primer bombardeador aéreo.

Más adelante y a su tiempo relataremos cómo el general P.A. Gustavo Salinas Camiña realizó el primer bombardeo aéreo en el mundo, sobre un objetivo militar en campaña.

VILLASANA, ILUSTRE PRECURSOR DE LA AVIACION MEXICANA

Es, sin duda, el más genuino y verdadero de los valores de nuestra aviación. Modesto, entusiasta y estudioso, Villasana aún en nuestros días es considerado como el ilustre y sabio maestro de todos lo que de una u otra manera nos dedicamos a la aeronáutica en México.

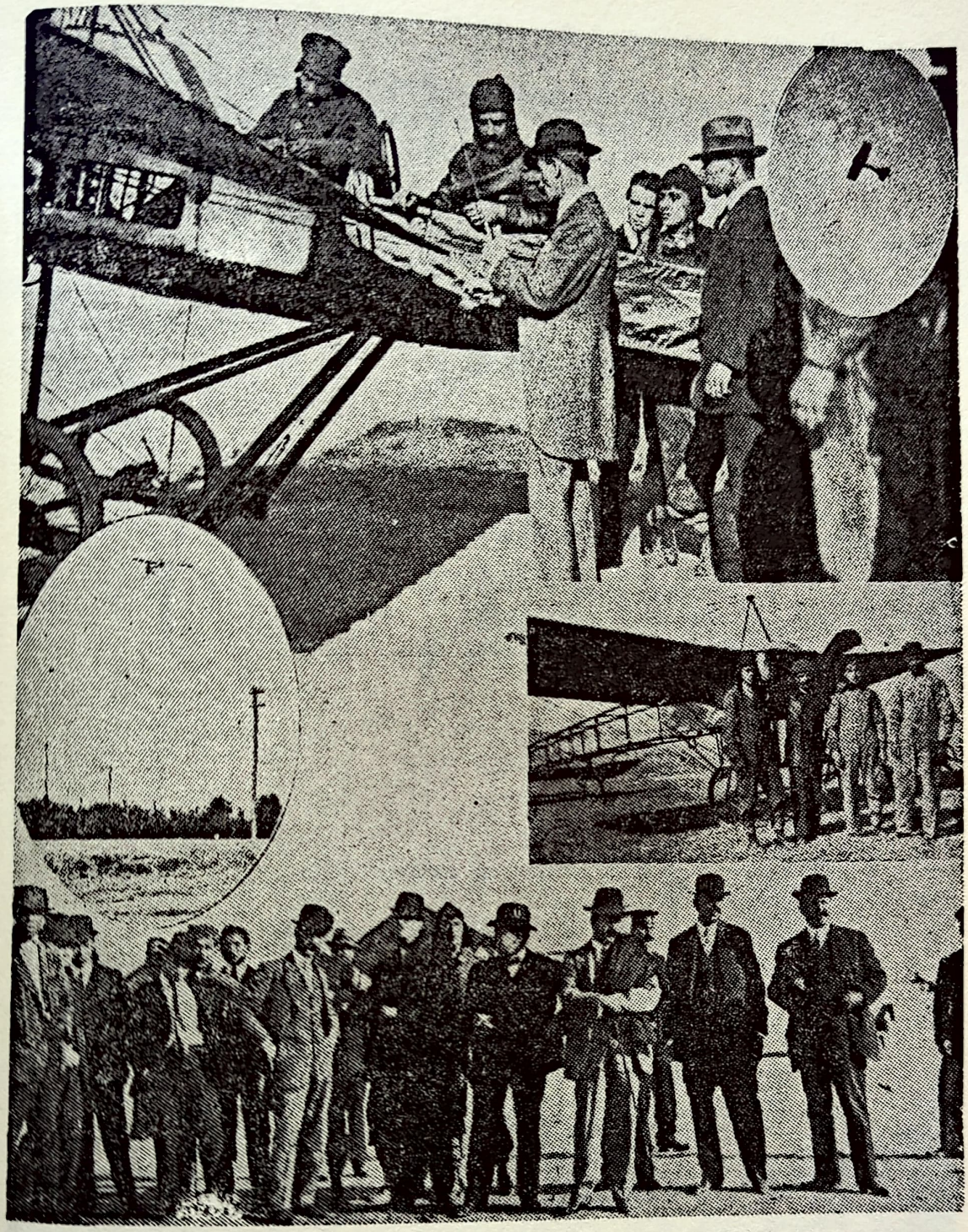
Los eternos inconformes y criticones siempre se han ufanado de decir que Villasana no fue sino un carpintero, o un ingeniero por decreto. Nada más falso y sin fundamento porque en aquella época aun los más ilustres precursores de la aviación en el mundo fueron carpinteros, herreros, plomeros, etcétera, pues los aviones en sí no eran otra cosa, sino un conjunto de maderas, herrajes y alambres. ¿Acaso los hermanos Wright no eran humildes mecánicos de bicicleta? En cuanto a lo segundo, el ingeniero Villasana fue un ingeniero titulado en los Estados Unidos.

Desde muy joven, viviendo aún en su ciudad natal, Pachuca, sintió gran afición por el vuelo y todo lo relacionado con esta actividad. En los años de 1908 a 1910 construyó una serie de modelos de avión de su invención, a los que hizo volar en los llanos de San Juan de la Labor, San Rafael y Venta Prieta. Los éxitos alcanzados lo llevaron a crear sus primeros planeadores de escala normal.

El 11 de abril de 1910 ensaya en el velódromo de Pachuca con regular éxito, un pequeño avión al que le puso un pequeño motor Curtiss de 15 H.P. Con él hace diferentes pruebas, estudiando los efectos del viento al pasar por las alas hechas de manta restirada con almidón. De estas pruebas saca conclusiones y surge una idea en su mente, la del ala móvil o rotativa, y antes de trasladarse con su familia a radicar a la capital construye su primer helicóptero, con el cual logra desprenderse del suelo y efectuar saltos.

Su llegada a México casi coincide con las primeras exhibiciones de los ases franceses: Garros, Simón, Audemars, Barrier y Hamilton. Durante una de esas pruebas Simón destruyó el patín de cola y la extremidad del fuselaje. Villasana ofrece sus servicios personales y su taller para efectuar las reparaciones del Bleriot. Después de una visita de inspección al taller de las calles de Vizcaínas y de comprobar que se disponía de todo lo necesario para la reparación, se le encarga ésta.

En esta forma se convierte Villasana en el primer mecánico experto de nuestra naciente aviación. Braniff, Lebrija, Mendía y nuestros ases de aquella época, se



Esta serie de fotografías son la prueba indiscutible de que fue aquí, en México, donde se llevó al cabo, por primera vez en el mundo, un bombardeo aéro. El general Mondragón, ministro de la Guerra, entrega a Lebrija la primera bomba aérea en la mañana del 7 de abril de 1913 (foto superior); en el pequeño óvalo se puede apreciar el avión, momentos antes de soltar Villasaña dicha bomba sobre el objetivo; en otro óvalo, al centro-izquierda, se ve el aparato tomando altura. Al centro-derecha, los célebres precursores de la aviación mexicana, Miguel Lebrija, Juan Pablo y Eduardo Aldasoro y Horacio Ruiz, poco antes de iniciarse la prueba de bombardeo. Por último, abajo, los generales Félix Díaz, Mondragón, Blanquet y Fernando González presenciando la demostración, que se hizo en el más completo secreto

1º, lo que corre por 2º al [illegible] 0.10 —

Estabilidad.

La longitudinal [illegible] automática como se ha dicho antes, combinada con los timoneos de profundidad.

Equilibrio transversal.

El plano estabilizador, eliminado en el modelo nº 5, ha sido suprimido, suplíendolo en el modelo 6, por dos aletas paralelogramadas, colocadas en los extremos alares, cuya función al mismo tiempo que para la estabilidad transversal sirve de ayuda al guarnecimiento.

Monoplano Villarana nº 8

Escala para el modelo: 1:10

Escala para el grande: 1:80

[illegible]

Juan Guillermo Villarana

[illegible] 4 [illegible] Velocidad 25-30 [illegible] por hora

[illegible]

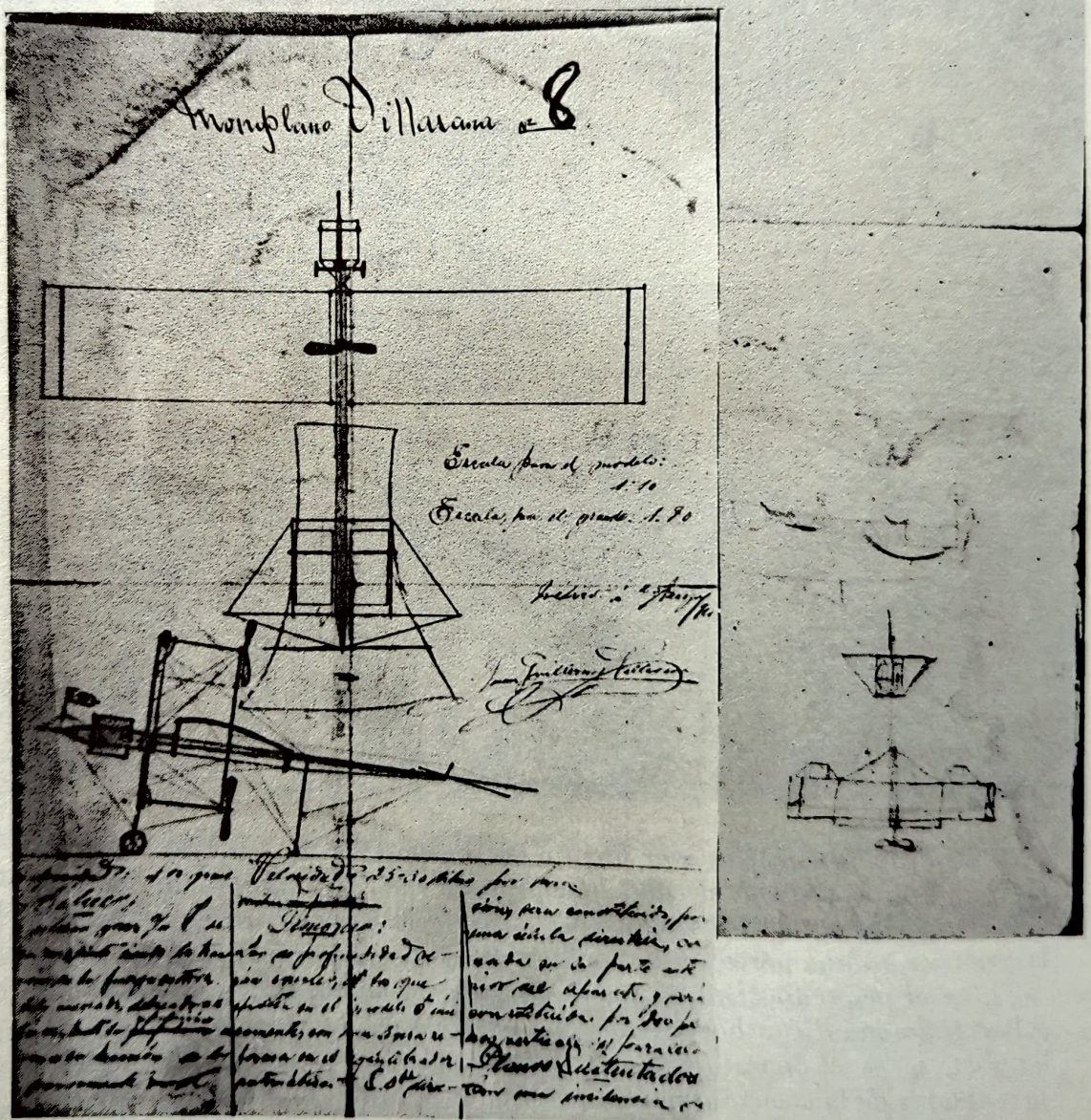
Timoneo:

[illegible] profundidad [illegible] que [illegible] en el modelo 5 [illegible] con [illegible] en el equilibrador [illegible] E. [illegible]

[illegible] sería constituido, por una [illegible] directriz, [illegible] en la parte [illegible] del aparato, y [illegible] constituido por dos [illegible] verticales [illegible] paralelos.

Planos sustentadores

[illegible] una incidencia [illegible]

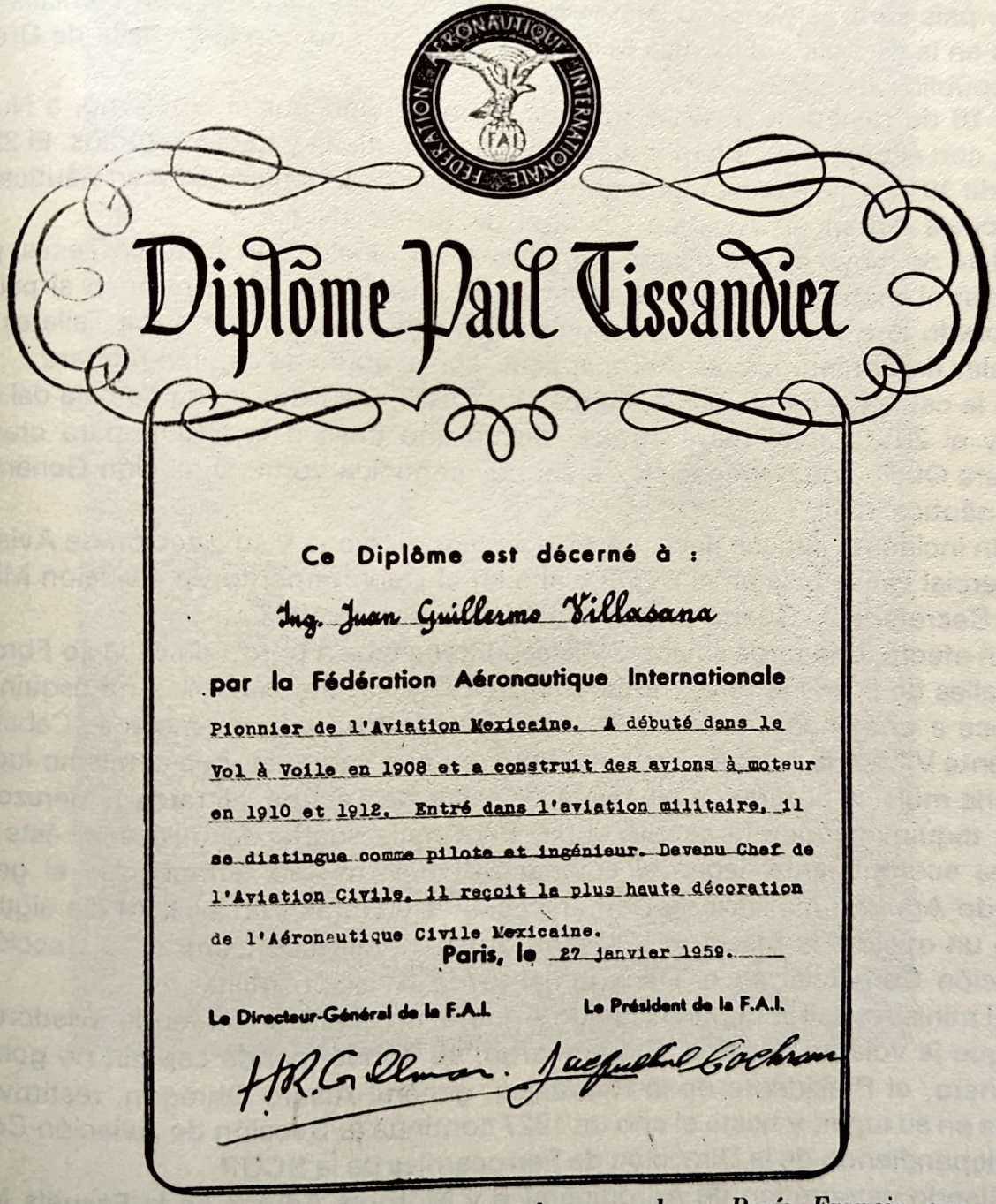


disputan el privilegio de que sus aviones sean atendidos y vigilados por el joven mecánico de Pachuca.

El general José González Salas, ministro de Guerra y Marina en el primer gabinete del Presidente Madero, encarga a Villasana la construcción de cinco aeroplanos para el Ejército mexicano. El día 19 de abril de 1912, se inicia la construcción del primero de la serie, un avión tipo "Dependussin".

Los sucesos de febrero de 1913 detienen la construcción de los aeroplanos.

Por esos días, el 7 de abril de 1913, en ese mismo avión, Lebrija y Villasana ejecutan el primer simulacro de bombardeo aéreo con bombas "Martin-Hale".



Diplôme Paul Tissandier

Ce Diplôme est décerné à :

Ing. Juan Guillermo Villasana

par la Fédération Aéronautique Internationale

Pionnier de l'Aviation Mexicaine. A débuté dans le Vol à Voile en 1908 et a construit des avions à moteur en 1910 et 1912. Entré dans l'aviation militaire, il se distingua comme pilote et ingénieur. Devenu Chef de l'Aviation Civile, il reçoit la plus haute décoration de l'Aéronautique Civile Mexicaine.

Paris, le 27 janvier 1959.

Le Directeur-Général de la F.A.I. — Le Président de la F.A.I.

H.R. Gallaway — Jacqueline Cochran

La Federación Aeronáutica Internacional, con sede en París, Francia, concedió en el año de 1959 este diploma al Ing. Juan Guillermo Villasana, en reconocimiento a su fecunda e incansable labor en favor de la aviación mexicana

Después de este simulacro, Villasana se da de baja y se retira de sus actividades aéreas, hasta el 10 de septiembre de 1915, cuando ingresa a la naciente aviación militar constitucionalista, como jefe fundador de la sección Técnica del Departamento de Aviación.

Fiel colaborador de Santarini, contribuye decididamente en el desarrollo de nuestra naciente industria aérea con la invención de su famosa hélice Anáhuac.

El 9 de febrero de 1917 parte rumbo a la República de El Salvador, formando parte de la Comisión Oficial Especial que entregó el avión Aztatl, Seria A, con hélice Anáhuac, que el gobierno de don Venustiano Carranza obsequió al hermano país centroamericano. Después de un brillante ciclo de conferencias dictadas en la escuela Politécnica Militar, es condecorado con la medalla de Oro de la República de El Salvador.

El 16 de marzo de 1917 se traslada, comisionado por el Gobierno, a Nueva York, con el objeto de adquirir materiales aeronáuticos y hacer estudios. El 23 de abril de 1918 pasa examen para obtener el título de ingeniero de Aeronáutica, en la escuela American Aviation Schoool de Bufalo, N.Y.

El 14 de mayo de ese mismo año pasa a Kelly Field, San Antonio Texas, para estudiar el motor Liberty y los sistemas de enseñanza. A su regreso al país es nombrado jefe de vuelo de la Escuela Militar de Aviación y de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, con el grado de capitán primero.

A la caída del carrancismo, en mayo de 1920, Villasana se da de baja del Ejército y el 20 de septiembre de ese mismo año pasa a la SCOP para crear la primera Oficina de Navegación Aérea, hoy conocida como Dirección General de Aeronáutica Civil.

Un incidente chusco hace que el ingeniero Villasana y su Sección de Aviación Comercial cause baja en la SCOP y alta en el Departamento de Aviación Militar, de la Secretaría de Guerra y Marina, el 31 de enero de 1923.

En efecto, una tarde lluviosa, Villasana transitaba a bordo de su viejo Ford por las calles de 5 de Febrero, rumbo a la SCOP y al detenerse en una esquina reconoce a una linda empleada de la SCOP dándose la gran mojada. Caballerosamente Villasana la invita a subir al Ford, ya que yendo ambos al mismo lugar le evitaría mojarse al seguir a pie hasta las calles de Tacuba. Ni tarda ni perezosa la linda taquimecanógrafa aceptó subir. Para mala suerte de Villasana, éste y su guapa acompañante llegan al edificio SCOP al mismo tiempo que el general Amado Aguirre, ministro de Comunicaciones y Obras Públicas. Al día siguiente llegó un oficio a la mesa de Villasana ordenándole reconcentrar su Sección de Aviación Comercial en el Departamento de Aviación Militar.

El ministro, señor general Amado Aguirre, no quería en su feudo aviadores listos que le volaran la novia. Sin embargo, en donde manda capitán no gobierna marinero, el Presidente de la República, general Alvaro Obregón, restituye las cosas en su lugar, y hasta el año de 1927 continúa la Sección de Aviación Comercial dependiendo de la Dirección de Ferrocarriles de la SCOP.

Siendo catedrático de Aerodinámica y Motores Aéreos en la Escuela Militar de Aviación, en mayo de 1927 se le nombra delegado técnico del gobierno mexicano a la Comisión Interamericana Comercial reunida por primera vez en Washingtón, D.C.



Juan Guillermo Villasaña



Fotografía del ingeniero Juan Guillermo Villasana en la época que fundó la aviación civil

Por fin, el 1o. de julio de 1928 culminan con éxito los esfuerzos y desvelos de Villasana. Por decreto presidencial se crea el Departamento de Aeronáutica Civil y se nombra al ingeniero Villasana su Primer Jefe. Entre las primeras cosas que hace el flamante departamento es fomentar la regularización de las concesiones aéreas, la primera de las cuales ya había sidido otorgada el 12 de julio de 1921 a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A. para establecer un servicio regular de pasajeros, correo y carga aérea, en la ruta México-Tampico-Matamoros y México-San Luis Potosí-Saltillo-Monterrey-Laredo.

De 1931 a 1935 desempeña altos puestos en la Fuerza Aérea, siendo nombrado nuevamente jefe del Departamento de Aeronáutica Civil en 1939. En febrero 10 de 1942 es condecorado con la medalla "Emilio Carranza" por 33 años de servicios relevantes en la aviación mexicana. A partir de este año sigue al frente del Departamento de Aeronáutica Civil. El año de 1950, lo jefatura por última vez.

El 6 de noviembre de 1951, se le otorgó la Cruz y Placa "Emilio Carranza", la más alta que se concede en México a nuestros aeronáuticos.

Finalmente el 1o. de julio de 1955 al cumplirse el 25o. Aniversario de la Fundación del Departamento de Aeronáutica Civil, el titular de SCOP, en impresionante ceremonia en el nuevo edificio del Aeropuerto Central, lo proclama oficialmente Fundador de la Aviación Civil Mexicana.

ENVIO DE LOS PRIMEROS A ESTUDIAR AVIACION A LOS ESTADOS UNIDOS

Por este tiempo, dos jóvenes mexicanos, uno de ellos Cadete de la St. Johns Military School, del Estado de Nueva York, y el otro estudiante de ingeniería en Rensselear Polytecnic Institute, solicitaban por conducto del señor Gobernador del estado de Coahuila, don Venustiano Carranza, ser enviados a las escuelas de aviación norteamericanas, para tomar un curso rápido de pilotaje y volver a su país para ser útiles en la campaña que en contra del rebelde Pascual Orozco se emprendía en aquella época. Dichos jóvenes eran los señores Gustavo y Alberto Salinas, quienes apoyaban sus solicitudes en los servicios que el aeroplano prestaba a las tropas italianas en su campaña contra los turcos en las áridas costas de la Tripolitania.

Como vieron los señores Salinas que sus solicitudes eran rechazadas, pensaron emprender esos estudios por propia cuenta en escuelas cercanas a sus respectivas residencias, al poco tiempo se agregaron a sus instancias en el departamento respectivo, las de los señores Juan Pablo y Eduardo Aldasoro y la del señor Horacio Ruiz; la Secretaría de Guerra optó por acordar de conformidad las cinco solicitudes y así fue como los interesados pasaron a Garden City, estado de Nueva Jersey a la Escuela Moissant, en donde llevaron a feliz término su empresa al obtener en breve plazo sus "Brevet" de pilotos aviadores.

El Gobierno Constitucional, seriamente preocupado con el cariz que tomaban las operaciones, organizó violentamente en el centro de la República una poderosa columna dotada de toda clase de elementos, entre los que figuraban dos aeroplanos comprados a la casa Moissant, provistos con motores Gnome de 50 y 100 caballos de fuerza y para cuyo manejo fue contratado el piloto mexicano Francisco Alvarez y otro piloto de nacionalidad alemana.

El 20 de diciembre de 1911 llegó a México, después de dos años de permanencia en Europa, el señor capitán 2o. ingeniero Federico Cervantes, que había sido comisionado por el gobierno del general Díaz, para hacer estudios sobre aviación en compañía del mayor Nicolás Martínez, muerto heroicamente en los campos de Rellano.

MARTIN MENDIA

En junio de 1911, el ingeniero y piloto Martín Mendía desembarca en las playas de Veracruz trayendo consigo dos monoplanos tipo "Duperdussin". Uno modelo "tourismo", con motor "Gnome" de 50 caballos y otro, tipo militar, de doble asiento y con motor "Anzani" de 80 caballos de fuerza.

El piloto Martín Mendía se tituló en París, como ingeniero industrial, graduado piloto aviador en la casa Duperdussin, acostumbrado, en consecuencia, a la fineza del rotativo, tuvo la idea de desechar el motor tipo "Anzani", dejándolo en completo abandono.

Lebrija, a quien ni los fracasos ni los accidentes detenían en su ardua empresa hizo el sacrificio de vender dos de sus automóviles logrando la adquisición de una de las máquinas, la de 80 caballos, gracias a la gran amistad que cultivaba

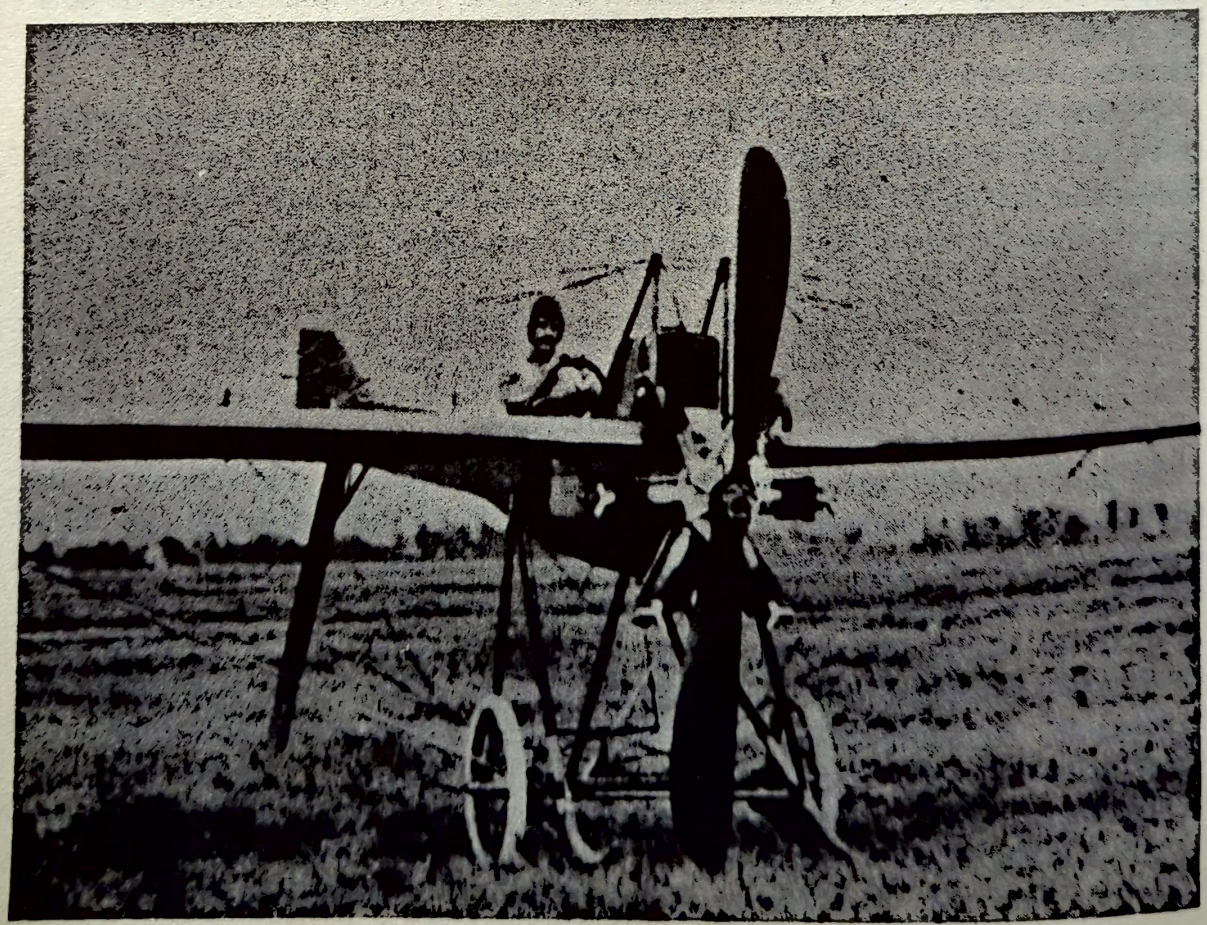
con el señor Mendía. El 9 de octubre el aeroplano pasaba a ser propiedad de Lebrija, e iniciaba sus primeros vuelos surcando el cielo de México a una altura media de 500 metros. El éxito del piloto se vio coronado el día 17 de octubre de 1912 en que anotó en su record un admirable vuelo de 1,000 metros de altura.

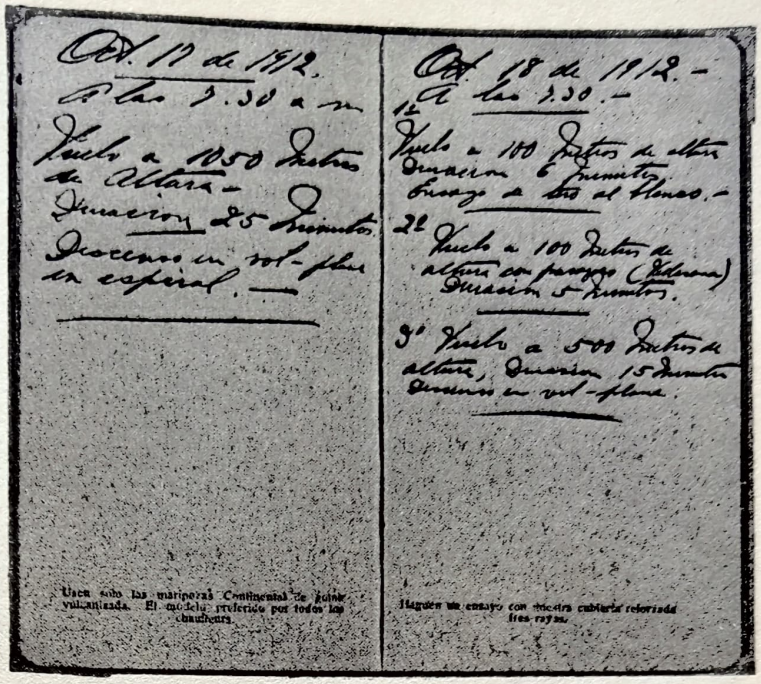
Mendía, a su vez, practicaba el vuelo en el otro aparato, demostrando una completa pericia en su manejo al atravesar la ciudad con toda fortuna en diferentes ocasiones.

El 30 de diciembre del mismo año, el ingeniero y piloto mexicano Martín Mendía cruzó por primera vez la ciudad de México.

Con fecha 31 de diciembre de 1911, *El Imparcial* comentó su vuelo en esta forma: "El aviador mexicano Martín Mendía voló ayer sobre la ciudad de México. Ayer tarde, los habitantes de la capital se sorprendieron al escuchar en las alturas el ruido de un poderoso motor. El señor Martín Mendía, el intrépido aviador mexicano, atravesaba la ciudad en su monoplano, que semejaba una gigantesca libélula. El señor Mendía emprendió el vuelo desde los llanos de Balbuena y atravesó por encima de la ciudad hasta llegar a las cercanías de la calzada de la Verónica. De allí viró en dirección sur, para describir un semicírculo que lo puso en condiciones de volver al punto de partida. Muchísima gente presenció el vuelo, y lo único que se lamentó fue que no pudiera aplaudírsele de cerca al señor

Miguel Lebrija en el Duperdussin con motor Anzani de 80 H.P. que le compró al piloto Martín Mendía





Oct. 17 de 1912.
A las 7.30 a. m.
Vuelo a 1050 metros de altura.
Duracion 25 minutos.
Descenso en vol-plane en espiral.

Usen solo las mariposas Continental de goma vulcanizada. El modelo preferido por todos los chauffeurs.

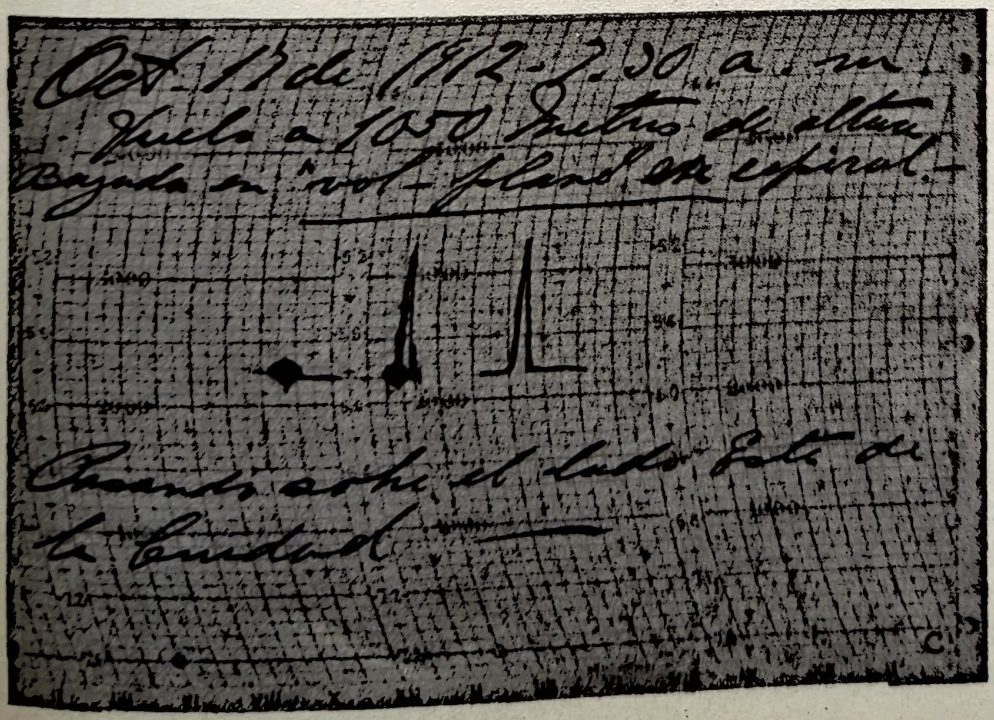
Oct. 18 de 1912.
A las 7.30.
1º Vuelo a 100 metros de altura. Duracion 6 minutos. Ensayo de tiro al blanco.
2º Vuelo a 100 metros de altura con pasajero (Valeriana). Duracion 5 minutos.
3º Vuelo a 500 metros de altura, Duracion 15 minutos. Descenso en vol-plane.

Haguen un ensayo con nuestra cubierta reforzada tres rayas.

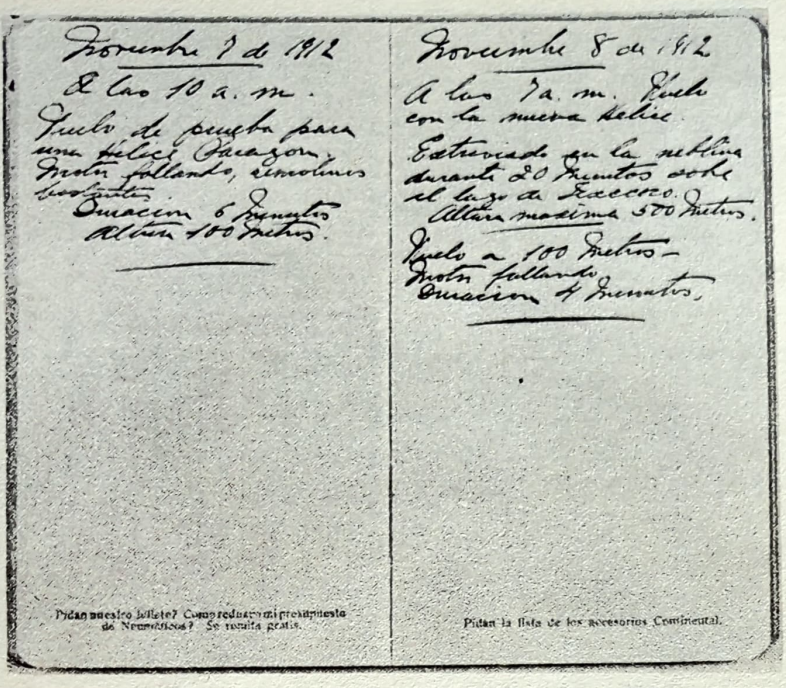
BITACORA

Vuelo de altura sobre el Valle de México de Miguel Lebrija

BAROGRAMA



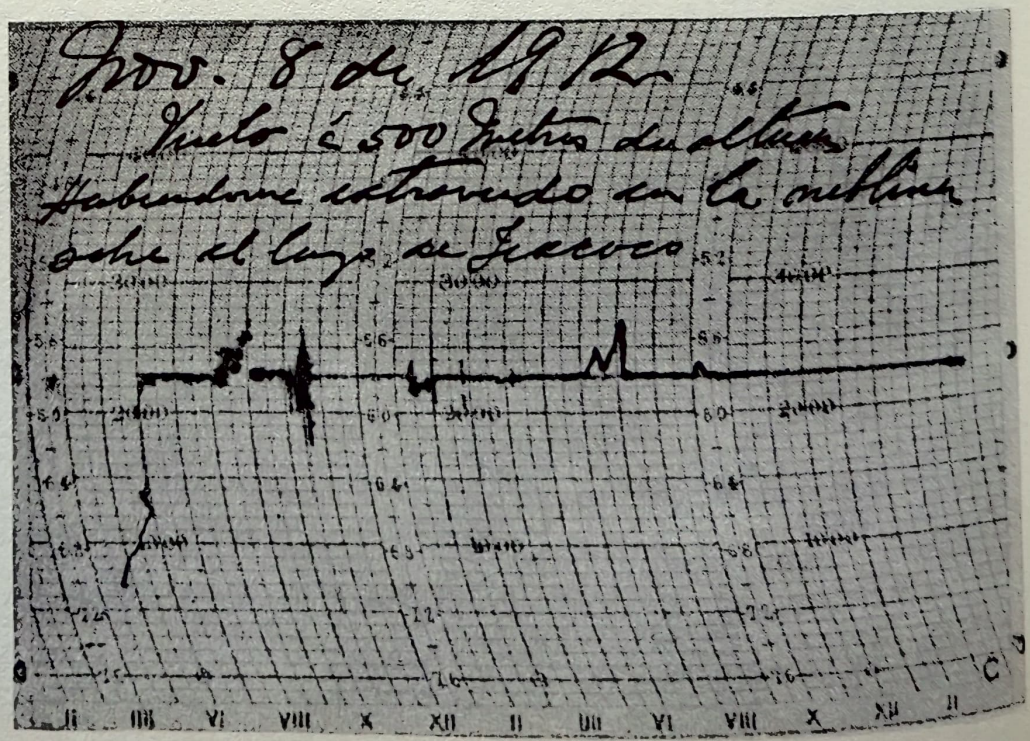
Oct. 17 de 1912 - 7.30 a. m.
Vuelo a 1050 metros de altura
Bajada en "vol-plane" en espiral.
Pasando sobre el lado Este de la Ciudad

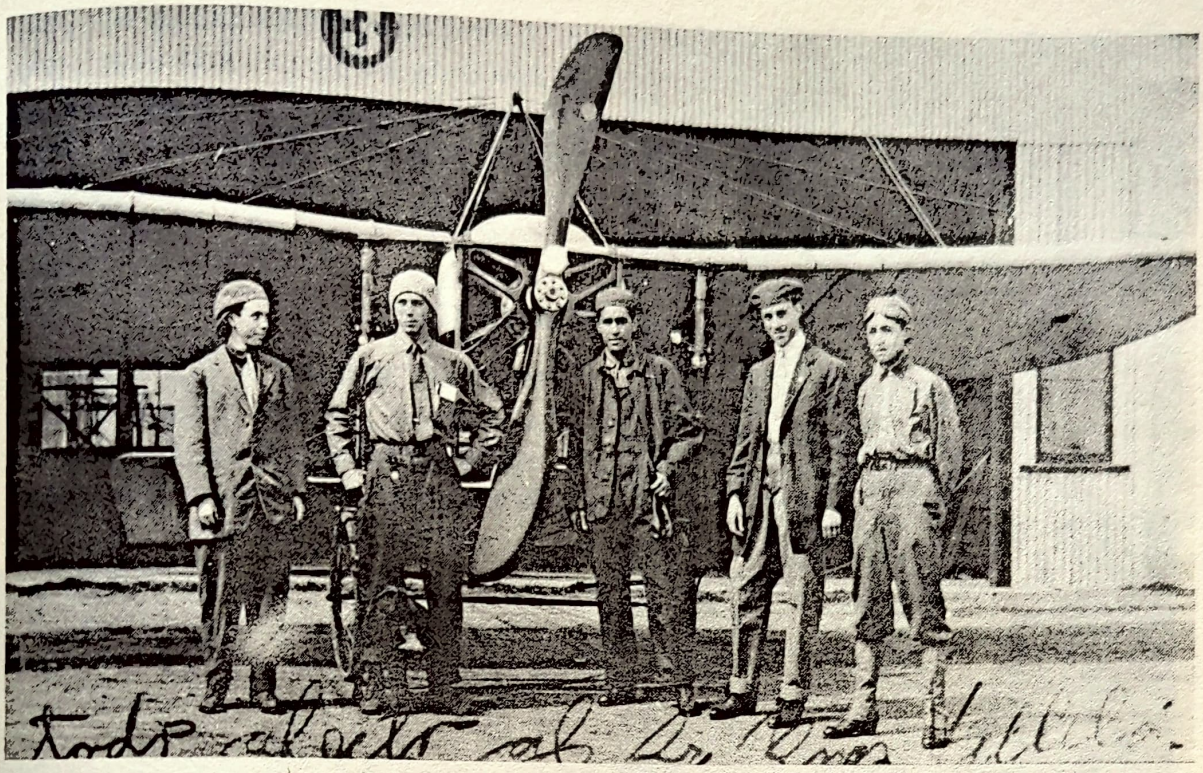


BITACORA

1912. Primer vuelo de ruta a ciegas (por instrumentos) de Miguel Lebrija

BAROGRAMA





Los cinco primeros. Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo Aldasoro, Horacio Ruiz y Eduardo Aldasoro

Mendía, sólo lograron ese gusto los amigos del aviador mexicano, que se congregaron temprano en los polvosos eriales de Balbuena".

Informado este piloto por las noticias que de Europa le llegaban de los progresos allí obtenidos, empacó su monoplano y marchó con rumbo a Francia. Informes llegados de los campos de la primera contienda mundial nos hablan de la intrepidez de este piloto, alistado como aviador voluntario en los ejércitos de Foch.

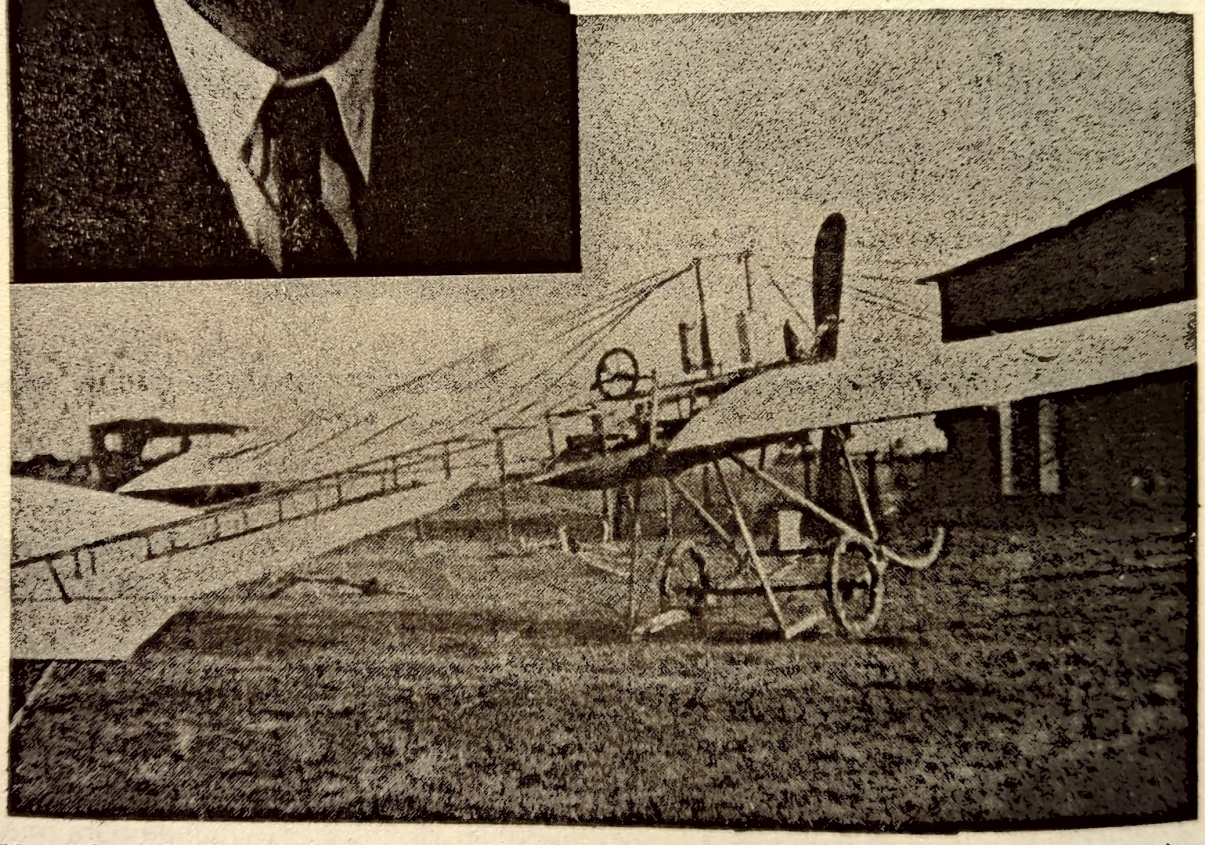
Después de la partida de nuestro valiente compatriota, su ausencia fue cubierta por el arribo a la frontera norte de dos pilotos recién graduados en la Escuela Moissant de los Estados Unidos, señores Alberto y Gustavo Salinas que, como ya se dijo, fueron comisionados por el gobierno para efectuar estudios sobre la materia. La aviación estaba de plácemes, ya que se anunciaba para muy pronto la llegada de tres pilotos más, el señor Horacio Ruiz y los jóvenes Aldasoro, de quienes ya en algunas ocasiones la prensa mexicana había hecho mención al comentar sus vuelos en las cercanías de Nueva York.

SANTIAGO POVEREGSKY— "EL LATINO-AMERICA" DE VILLASANA

Llegó a México a fines del año de 1911 el señor Santiago Poveregsky, originario de Odesa, Rusia, de 27 años de edad, piloto aviador titulado en la escuela de Aviación de Kiewit, Bélgica, con objeto de implantar una industria nueva denominada "metalización". Simpatizador ferviente de la aviación trabó conocimiento con el señor Villasana y al cambiar impresiones, éste le mostró los diseños y proyectos para la construcción de un monoplano tipo "Deperdussin".



El experto mecánico Carlos León, que ayudara a Villasana en la construcción del Latino América



Monoplano Latino América construido en México por Juan Guillermo Villasana, Santiago Poveregsky y Carlos León

El señor Poveregsky se interesó de tal manera en este asunto, que, en el mismo momento, se asoció con Villasana, comprometiéndose a facilitar parte del dinero que se necesitaba para comprar el motor, quedando a su cargo el pilotaje de la máquina, una vez que se hubiera terminado su construcción.

En el taller de las Vizcaínas Villasana y el experto mecánico Carlos León, iniciaron los trabajos para la construcción del monoplano tipo "Duperdussin", encargándose a Europa un motor "Anzani" de 80 c.f. su construcción duró más de tres meses, por la difícil adquisición de algunos materiales importantes y la falta de capacidad en el personal obrero, en una industria enteramente descono-

cida. La construcción de este avión sirvió de acercamiento entre los diferentes elementos que por aquel entonces se dedicaban a la aviación en México: los señores Lebrija, Aldasoro, Guillermo Obregón, Quezada, Lozano, Poveregsky y otros varios, se comprometieron a laborar unidos en beneficio del adelanto de la aviación en México.

LOS QUE FUERON A EUROPA

Terminada la Decena Trágica en la forma inesperada de todos conocida, muerto el señor Madero, posesionado del poder el general Huerta, pensó desde luego recompensar los "servicios" de los cadetes de la Escuela Militar de Aspirantes, comisionando a treinta de ellos para estudiar la carrera de pilotos aviadores en la Escuela de Bleriot, en Francia.

La mayoría de estos cadetes obtuvieron a los pocos meses títulos que amparaban un curso completo de pilotaje y aun con cartas laudatorias que certificaban sus magníficas aptitudes, sin embargo, sea por las circunstancias de la época o por falta de aparatos, nunca pudieron ellos demostrar los conocimientos adquiridos en Europa.

Al regreso a México de los nuevos pilotos militares, el gobierno de Huerta hizo, por conducto de su agencia financiera en Londres, un pedido de 20 aeroplanos a la casa Bleriot, pedido que desde luego se comenzó a preparar para ser enviado a su destino.

El general Huerta, temeroso por la cercanía del desastre que le amenazaba, desatendió por completo el contrato con la casa Bleriot, pues dedicó todos los fondos de que disponía al inmediato reclutamiento forzoso de contingentes para la formación de un ejército numeroso que contribuyera a la pacificación del país y poder continuar en el poder a todo trance. Los enormes gastos erogados por el gobierno huertista para el sostenimiento de la campaña, quedan consignados en la cruel frase: "La paz se hará cueste lo que cueste".

El contrato celebrado con la casa Bleriot quedó sin cumplimiento; sin embargo, el general Huerta, urgido por los frecuentes reveses que sus tropas recibieron durante el periodo álgido de la campaña desarrollada en los alrededores de las principales plazas fronterizas, trajo a su recuerdo el famoso contrato (cuyos documentos obran en el archivo de la Escuela Militar de Aviación); y al efecto, después de formar un cuerpo militar para operaciones aéreas, que llevó por nombre "Servicio de Aviación", comisionó al jefe de él, para que marchara a Europa a efectuar la compra definitiva de las máquinas contratadas.

El Servicio de Aviación, anexo al Ejército Federal, quedó formado apresuradamente por los señores capitanes Horacio Ruiz, hermanos Aldasoro y teniente Villasana, bajo las inmediatas órdenes del piloto Miguel Lebrija, nombrado mayor Jefe del Servicio.

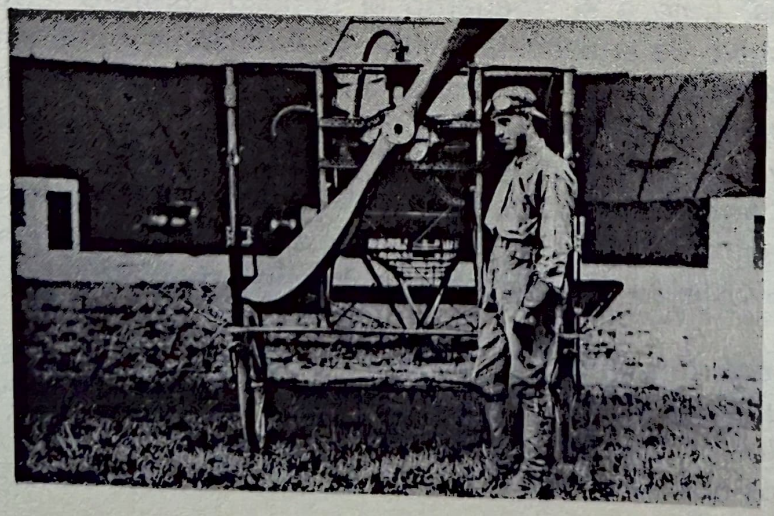
Este Servicio realizó importantes prácticas de lanzamientos de bombas, sirviéndose de un aparato apuntador inventado y propuesto por el ingeniero Poberegsky a la Secretaría de Guerra. Dichas pruebas fueron bastante satisfactorias por la eficacia de los impactos que se circunscribieron a una zona relativamente corta.

Marchó, como dijimos anteriormente, el mayor Lebrija, al desempeño de su cometido en el extranjero, quedando en substitución de él, como jefe interino del Servicio el capitán Horacio Ruiz; poco tiempo después, Villasana y los jóvenes Aldasoro solicitaron y obtuvieron su baja del Ejército, esto originó la disgregación de los elementos que formaron el malogrado "Servicio Aéreo". Finalmente, un cable transmitió desde Francia la triste noticia de que el piloto mexicano Miguel Lebrija había fallecido a resultas de una operación quirúrgica que se le practicó en un sanatorio de la ciudad de París.

En México fue hondamente sentido el señor Lebrija, por los muchos afectos y simpatías que se había creado entre los admiradores del emocionante sport de la aviación.

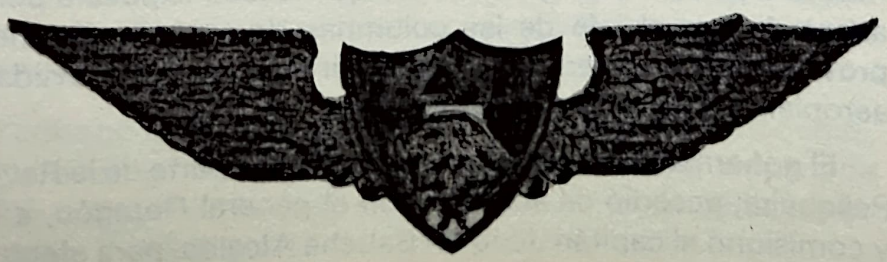
Extinguido el proyecto de la formación del Cuerpo Aéreo en el Ejército Federal, la aviación sufrió un retardo en su desarrollo en la capital de la República, no así en la región norte del país, donde las fuerzas constitucionalistas, bajo la inquebrantable fuerza de voluntad del Primer Jefe, dieron un poderoso impuso a su desarrollo.

Antes de terminar el presente capítulo, quisieramos hacer referencia a un hecho poco conocido en la historia de nuestra aviación sobre los pilotos aviadores militares y civiles graduados en Europa: El general Huerta envió a Francia a la escuela Bleriot, 31 subtenientes de diferentes armas, egresados de la Escuela Militar de Aspirantes. Hay, pues, que recordar a este grupo para que sean conocidos, pues muchos de ellos pertenecen aún a nuestra Fuerza Aérea, otros pertenecieron y algunos ya han pasado a mejor vida. Sus nombres son: Mayor de Estado Mayor Nicolás Fernández Luna (ya se encontraba en Europa), ingeniero Federico Cervantes y José Mamerto González Inurreta; subtenientes; Vidal Chaire (muerto en accidente en México), Juan Francisco Jiménez, Florencio Madera, Manuel O. Pinelo Quijano, Juan del Moral, Luis Gámez, Martín Rizo, Ernesto Velázquez, Romeo Calzada, Manuel Camarena, Francisco Vargas, Felipe de J. Pérez, Adrián Torres, Carlos Comball, Joaquín Guerra Vivanco, Vicente Amezcua, Alfonso Barrón Cabrera, Arnulfo Delgadillo, Leopoldo Delgado, Salvador de Lara Ortiz, Paz García, Ramiro García Rojas, Carlos F. López, Salvador Melo y Maza, Lorenzo Pineda, Melquiades Rodríguez, Leobardo Valtierra, Manuel Vargas y Julio Velasco.



Capitán Horacio Ruiz, director interino del Cuerpo de Aviacion del Ejército Federal

Capítulo V
EL AVION VA A LA GUERRA



CAPITULO V

EL AVION VA LA GUERRA
EXHIBICIONES DE BOMBARDEO POR ROLAND GARROS

Con el loable objeto de interesar al Gobierno para la formación de un cuerpo de aviación militar que cooperara con las otras armas en las maniobras inherentes a la campaña, proporcionando servicios de exploración, observación y bombardeo, se organizó, de acuerdo con el Ministerio de la Guerra, un simulacro de combate que tuvo verificativo en la falda sur del cerro de la Estrella. Tropas de Infantería y Baterías de Campaña y Ligeras de Montaña, estacionadas en cierto sitio ignorado por el piloto Garros esperaban, fungiendo de enemigo oculto, ser localizados durante el vuelo.

Para saber el momento en el cual el piloto descubriría al enemigo, como señal convenida, éste arrojaría sobre las fuerzas localizadas algunas naranjas, a la caída de las cuales las baterías abrirían el fuego.

El avión se elevó majestuoso, partiendo en busca de su objetivo; evolucionó sobre el campo haciendo altura, para lanzarse más tarde en crucero de exploración por las diferentes regiones de nuestro valle. Pocos minutos de vuelo fueron suficientes para que el hábil piloto se percatase de la señal y abrió las ráfagas de sus baterías.

EL BOMBARDEO DEL PUERTO DE GUAYMAS POR LA AVIACION CONSTITUCIONALISTA

Fue primeramente en el puerto de Guaymas, a mediados de 1913, cuando en las fuerzas revolucionarias sitiadoras comandadas por el general Alvaro Obregón, el entonces coronel Eduardo Hay, que se había incorporado a ellas, insistió en la inmediata adquisición de un aeroplano para reconocimiento de las fortificaciones enemigas y bombardeo de los barcos de guerra surtos en la bahía, que con los fuegos de sus baterías de gran alcance, cubrían la entrada practicamente a las posesiones federales.

La situación orográfica de sus defensas naturales, hacía del puerto de Guaymas una plaza inexpugnable, hizo que la idea expuesta por el coronel Hay fuera aceptada por el jefe de las columnas de ataque, dictándose desde luego las providencias necesarias para adquirir a la mayor brevedad y a toda costa un aeroplano, en tierra norteamericana.

El gobernador del estado de Sonora, por parte de la Revolución, señor Ignacio Pesqueira, accedió de acuerdo con el general Obregón, a la compra del aparato y comisionó al capitán Joaquín Bauche Alcalde, para efectuarla.

Digna de la pluma festiva de un Alfonso Daudet, fue la aventura a que dio lugar la odisea del aparato. Existía por aquel entonces una estricta prohibición que, ordenada por el gobierno estadunidense, impedía que materiales de guerra, cualquiera que fuese su especie, penetraran a territorio nuestro.

Bauche Alcalde, después de adquirir el aparato, sabedor de tal prohibición y perseguido de cerca por los más hábiles sabuesos de las autoridades yanquis, buscó la forma de salvar su alada adquisición. Constreñido a transformarse en contrabandista, Bauche Alcalde concibió la más extravagante solución. Puesto a prueba su cerebro, desarticuló el aparato escribiendo sobre su empaque la etiqueta "Gallinero Azteca ¡Riesgo! Cuidado, Cristal", pudiendo al fin desorientar el fino olfato de los obstinados polizontes. Con la típica vestidura de nuestros charros del Bajío y a bordo de una modesta tartana, el comisionado llegó a la frontera, y en una ranchería cercana a nuestra tierra depositó su preciosa carga; pero pese a sus esfuerzos para burlar el celo avisor de los gigantescos argos, que eran su pesadilla, la mistificación fue delatada a las autoridades, quienes acordaron que el sheriff del lugar bajo su responsabilidad, vigilara al gallinero y a su sospechoso conductor.

Vistas las inmensas dificultades para el traslado, y convertido el aparato para los revolucionarios, en su obsesión de poseerlo, en un verdadero "vellocino de oro", los morenos yaquis transformados en astutos argonautas, se destacaron hacia el lugar de los sucesos, y así fue, en una tenebrosa noche de leyenda cuando la tartana, aumentando su equipo con el sheriff, fue raptada tierra adentro de la sierra de Sahuaripa. El convoy de misterio cruzó sigilosamente la frontera y al siguiente día, mientras las piezas del aparato eran articuladas, las reflexiones del sheriff se sucedían lastimosas y crueles tras una formidable reja de medievales barrotes.

El cuerpo del Ejército del Noroeste, ya en posesión del biplano que tantas fatigas le había costado reconquistar y después de bautizarlo con el nombre de "Sonora" lo vio elevarse sobre sus campamentos, entre las hurras de los soldados, llevando por tripulantes al francés Didier Mason como piloto y al capitán Bauche Alcalde con carácter de observador, para efectuar un vuelo de reconocimiento sobre las líneas enemigas. En vista de que el vuelo referido se hizo con toda fortuna y de que los datos suministrados por el observador fueron precisos para el cuartel General Revolucionario, éste ordenó una serie de "raids" que le proporcionaran continuamente una amplia información sobre los movimientos de los sitiados.

Desgraciadamente los terrenos en los cuales estaba situado el campamento eran poco apropiados para aterrizaje, según el antiguo sistema, y esto dio origen a que en uno de los descensos el aparato capoteara sufriendo la rotura del tren de aterrizaje y del borde de ataque de los planos inferiores.

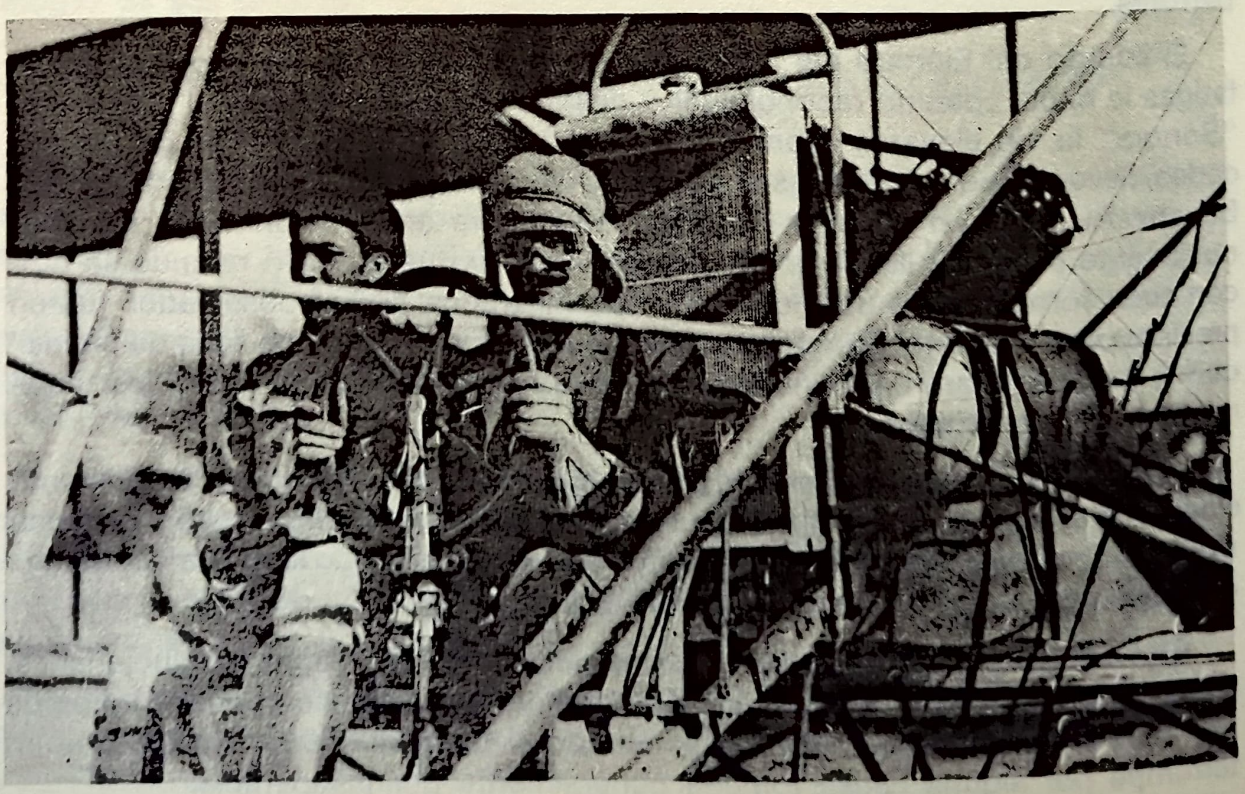
Este accidente trajo consigo la desconfianza entre las tropas revolucionarias, desconfianza que llegó al desengaño natural que provoca siempre el empleo de unidades aisladas y poco conocidas, cuando el funcionamiento de éstas se interrumpe por alguna causa tomada generalmente por insuperable.

El daño sufrido, cambiando las opiniones, dio pábulo a los rumores que, esparcidos por aquellos que habiendo cifrado sus esperanzas en el empleo del aeroplano, al verlas desvanecidas, decían que la aviación no servía sino para matarse con ella y que la nave deteriorada pasaba a la categoría de un trasto inútil.

Desvirtuando tan ingenuos conceptos, el coronel Hay prometió que durante las veinticuatro horas siguientes, el aparato quedaría en condiciones de vuelo, y en cumplimiento de esta profecía, el referido coronel, ayudado por algunos obreros del ferrocarril, trabajó arduamente y sin descanso durante el tiempo señalado, logrando al fin que el aparato regresara listo a su hangar en el campo de operaciones.

Incorporado a estas fuerzas el capitán Gustavo Salinas quien desde Sonora y de acuerdo con el general Obregón, había reemplazado en el pilotaje del aparato que poseía la columna al piloto francés Mason, y que traía consigo las piezas indispensables de refacción para el motor importadas de Estados Unidos, prestó, desde luego, importantes servicios al bombardear las posiciones federales en el puerto de Topolobampo, de cuya bahía logró desalojar con sus granadas los buques atracados en ella. Emprendióse después el ataque del puerto de Mazatlán, en donde se habían hecho fuertes las columnas federales desalojadas de Culiacán, aprovechando las inmejorables condiciones estratégicas, naturales y artificiales, llevadas al cabo estas últimas por competentes ingenieros militares con mucha anterioridad al asedio a que nos referimos.

Los pilotos Gustavo Salinas Camiña y Didier Mason a bordo del Martin Pisher "Sonora" con el que realizaron el primer bombardeo estratégico en el mundo



Los vuelos que el capitán Salinas hizo sobre la rada mazatleca atacando a los buques anclados en ella, constituyeron un triunfo para el joven piloto mexicano, que si no logró retirar de la bahía las unidades navales, al menos las tuvo en constante jaque, permitiendo con ello que las tropas de ataque pudieran ejecutar con suerte adversa para el enemigo las delicadas maniobras que les eran encomendadas. El mejor elogio que se puede hacer de este atrevido piloto, se encuentra en los partes oficiales que el general Obregón rindiera al Primer Jefe de la Revolución, citando su brillante comportamiento al realizar sus temerarias maniobras sobre el fuego cruzado de los grandes cañones de a bordo; partes en los cuales el general Obregón, lamentó siempre la carencia de más elementos similares.

Una imprevista desgracia registrada en este puerto y que por gente de mala índole fue señalada como de origen criminal, consternó al capitán Salinas. Durante uno de sus vuelos sobre la ciudad porteña y a consecuencia de la inercia en un brusco viraje, uno de los proyectiles, rompiendo el seguro de sujeción, originó en su caída heridas a diecisiete personas y la muerte de tres de ellas.

Todavía algún tiempo después del hecho que narramos, el capitán Salinas hizo algunos vuelos de importancia, hasta que sobrevino un serio percance: durante una carrera de preparación y debido a una racha de viento, el aparato sufrió un "capotaje" haciéndose pedazos y ocasionando a sus tripulantes dolorosos traumatismos y que infortunadamente dio fin a la vida del célebre aparato y por ende a la aviación en el Cuerpo del Ejército del Noroeste. No podemos seguir adelante sin mencionar al maquinista Teodoro Madariaga, de la Armada Nacional quien, en calidad de observador y de ayudante, acompañó al capitán Salinas en la mayor parte de los vuelos efectuados durante el sitio de Mazatlán. Madariaga pertenecía a la tripulación del cañonero "Tampico" que en el puerto de Topolobampo, desconociendo al gobierno del usurpador se afilió al movimiento Constitucionalista poniéndose a las órdenes del general Alvaro Obregón. El Cuerpo de Ejército del Noroeste no pudo proveerse de nuevos aeroplanos por encontrarse en pleno periodo de operaciones en el centro de la República.

NACE LA FUERZA AEREA

El Primer Jefe, en vista del cariz indefinible que tomaban los acontecimientos, acordó se trasladaran los Poderes por él representados al puerto de Veracruz, cuya desocupación había sido ordenada al jefe del Ejército invasor por el gobierno norteamericano.

A la evacuación de la capital por las fuerzas del general Obregón que fueron las últimas en concentrarse, la escuadrilla marchó primeramente a San Martín Texmelucan y de allí a la ciudad de Puebla, después de los combates registrados en ella, espera órdenes para movilizarse al punto que el Primer Jefe se sirviera designar.

Instalados los aparatos en las cercanías de esta plaza, y en vista de que el capitán Gustavo Salinas marchaba a incorporarse a la artillería expedicionaria de la columna que a las órdenes del general Diéguez ocupaba el estado de Colima, Alberto Salinas, recientemente ascendido al grado de mayor, pasó por orden superior a encargarse nuevamente de la escuadrilla, cuyo personal se había aumentado con el piloto rumano señor Jorge Pufflea, venido a la República en



El C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista Encargado del Poder Ejecutivo de la Nación, se ha servido girar con esta fecha, a la Secretaría de Guerra y Marina, el siguiente superior acuerdo:

"Líbrense las órdenes necesarias a efecto de que desde esta fecha, sea creada el Arma de Aviación Militar, dentro del Ejército Constitucionalista; designándose Jefe de dicha Arma al C. Mayor de Estado Mayor de la Primera Jefatura, ALBERTO SALINAS; quien, al mismo tiempo, deja de pertenecer al Arma de Caballería para causar alta en el Escalafón del Ejército Constitucionalista, como Piloto Aviador Militar".

Y por orden del C. Primer Jefe lo hago del conocimiento de usted para su debido cumplimiento; en la inteligencia de que por conducto de la Secretaría de Guerra y Marina recibirá usted las órdenes que procedan.

Reitero a usted mi atenta consideración.

CONSTITUCION Y REFORMAS.

Cuartel General en Fares, Veracruz, Ver., a 5 de Febrero de 1915.

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR
TENIENTE CORONEL

JUAN BARRAGAN

Al C. Mayor de Estado Mayor ALBERTO SALINAS.
Presente.

solicitud del empleo de su profesión, y del joven Samuel C. Rojas quien con-
traviniendo las indicaciones de su familia, perteneciente a la culta sociedad an-
gelopolitana, ingresó a aumentar el número de los ayudantes. Pufflea, en demos-
tración de sus conocimientos, evolucionó varias veces sobre la ciudad de Puebla.

El mayor Salinas, al verse nuevamente en posesión de la escuadrilla y con ob-
jeto de desarrollar con toda violencia los planes por él concebidos para el empleo
táctico de los aviones, ordenó su embarque y se dirigió con ellos al puerto de
Veracruz.

Una vez en el puerto mencionado y como primera medida, el mayor Salinas
tuvo una junta con el personal a sus órdenes en la planta alta del edificio de Faros,
donde después de discutir la forma en que subsecuentemente se había de em-
plear la aviación en campaña, se acordó invitar al Primer Jefe para que presen-
ciase unos vuelos con pasajeros a bordo, en los que se demostraría la utilidad del
aeroplano en sus diferentes empleos y la seguridad del vuelo y del aterrizaje.

Aceptada la invitación, el Primer Jefe se presentó la mañana del día fijado en
compañía de los altos funcionarios de la política y del Ejército en la Playa Norte,
donde se había establecido el aeródromo provisional.

Vistos los buenos resultados en la práctica de las exhibiciones, la superioridad
ordenó al mayor Salinas concurriera con su escuadrilla a la pacificación del es-
tado de Yucatán, para la cual habíase dado el mando de la columna expedicio-
naria al general Salvador Alvarado.

Pero antes de que la escuadrilla marchara a cumplir con su misión, el Primer
Jefe tuvo a bien expedir un decreto desde su cuartel general establecido en el
edificio de Faros en el Heroico Puerto de Veracruz, con fecha 5 de febrero de
1915 que a la letra dice:

"Líbrense las órdenes necesarias a efecto de que desde esta fecha sea creada
el Arma de Aviación Militar dentro del Ejército Constitucionalista; designándose
jefe de dicha Arma al Mayor de Estado Mayor de la Primera Jefatura, Alberto
Salinas, quien al mismo tiempo deja de pertenecer al arma de caballería para
causar alta en el Escalafón del Ejército Constitucionalista, como Piloto Aviador
Militar".

En esta forma quedó legalizado el nacimiento de la Fuerza Aérea Mexicana.

Los aviones fueron embarcados por su personal en el cañonero "Progreso"
que zarpó con dirección a Campeche.

CAMPAÑAS AEREAS DE LA REVOLUCION
CAMPAÑAS DE CAMPECHE Y YUCATAN

En la campaña emprendida contra los rebeldes del estado de Yucatán el
general Salvador Alvarado se reveló como peritísimo estratega, por la rapidez y
precisión de las hábiles maniobras con que supo conducir sus fuerzas, aún más
allá de Quintana Roo, con empuje arrollador.

Iniciado el ataque de las fuerzas Constitucionalistas al oriente de Campeche,
los aviones facilitaron el avance de la columna, operando a la vanguardia; to-
maron participación activa en los rudos combates de Blanca Flor, Poc-Boc y
Halachó, hasta llegar a la villa de Calkiní, en donde el general Alvarado ordenó el

primer alto para descansar a sus tropas que vivaquearon en ese punto durante algunos días, antes de reanudar el avance general. Durante este tiempo, el personal de la escuadrilla, mostrando una actividad febril, improvisó en las cercanías del cuartel general, para facilitar las maniobras de sus aparatos, un campo de aterrizaje dominando los obstáculos propios del terreno, al destruir los plantíos de henequén y al talar las arboledas que lo obstruían. Concluida la preparación del campo, el general en jefe, en su afán de hostilizar al enemigo, de no perder el contacto y de darse cuenta cabal de sus planes del combate por sus desenvolvimientos, ordenaba constantemente vuelos de exploración más allá de sus líneas de ambulancia. Uno de estos vuelos, que llamó poderosamente la atención por su audacia, duración y recorrido, fue el que realizaron el piloto Niles y el jefe de la escuadrilla, en un extenso "raid" que rebasó los límites de la entidad campechana. A las ocho de la mañana partió de Hecelchacán el monoplano que, después de hacer altura en majestuosos círculos sobre su propio campamento, se dirigió llevando siempre a la vista como referencia la vía ferrocarrilera que de Campeche conduce a Yucatán, hacia el poblado de Calkiní, sobre el cual evolucionó arrojando proclamas, para reanudar su marcha hasta la villa de Maxkanú, de la cual, y por exigencia de la alimentación de la máquina, se vio obligado a virar hacia su punto de partida.

EL EBANO

Un llamado violento del Primer Jefe obligó al comandante de la escuadrilla a embarcarse rumbo a Veracruz, dejando interinamente al piloto Jorge Pufflea al mando de la misma.

Instalada la estación aérea en campos inmediatos a la capital el maestro Santarini, de acuerdo con la superioridad y en atención al movimiento general que en el extranjero se producía en favor del biplano sobre el monoplano al patentizar su mejor estabilidad, en los talleres del Ferrocarril de las líneas Unidas emprendió la transformación en este sentido de uno de los aparatos de la escuadrilla. El tipo de biplano obtenido, diseñado y calculado en Mérida, fue el que vino a llamarse después en la escuela, Serie "A", que con algunas reformas tomadas de los estudios insertos en las revistas científicas de aviación en el extranjero y rectificadas por las observaciones hechas en el campo de Balbuena, siguió usándose como tipo "Standard" en el aprendizaje de los alumnos.

La transformación del monoplano vino a ser interrumpida por una orden telegráfica que de Veracruz transmitió, con el carácter de urgente, el mayor Salinas, disponiendo que la escuadrilla se embarcara con rumbo a Tampico, a fin de cooperar con el Cuerpo de Ejército del Noreste amenazado por la formidable columna villista que, a las órdenes del general Tomás Urbina, trataba de posesionarse a toda costa de la región petrolera. Acatando la orden mencionada, el personal de la escuadrilla fletó sus aparatos a bordo del vapor nacional "Oaxaca", haciéndose a la mar con dirección a Tampico.

Pronto el vapor "Oaxaca" cruzó la barra tampiqueña y ancló en el Pánuco para depositar en los muelles fiscales su carga de aeroplanos. El personal de la escuadrilla, a la cual se había incorporado el piloto aviador Leonardo Bonney en substitución de su compañero Niles, que por enfermedad contraída en la penín-

sula yucateca se había repatriado para atender su salud, y el mecánico Alfredo Tryon, cumpliendo con los preceptos de la ordenanza, se presentaron a su comandante para recibir instrucciones.

A retaguardia de las trincheras y en un campo de área excelente próximo a la estación de Bandera de Chila, el jefe de la escuadrilla estableció su centro de operaciones aéreas en comunicación inmediata con el cuartel general.

Alternativamente los pilotos de la escuadrilla partían de su aeródromo a las primeras horas de la mañana, para dirigirse sobre las líneas enemigas, a fin de cerciorarse del estado de sus fuerzas y bombardear las baterías ocultas emplazadas en las derivaciones del Cerro de la Paz.

La escuadrilla sólo disponía de dos aparatos para dar cumplimiento a las instrucciones diarias dictadas por el general en jefe Pablo González desde su carro, pues como se recordará el tercero de sus monoplanos, provisto de motor "Ansani" se transformaba en biplano y permanecía aún en manos de los obreros.

Deseando el general González, tener noticias precisas sobre el servicio ferroviario a retaguardia del enemigo, en previsión de posteriores ataques a sus bases de aprovisionamiento, así como para asegurarse de la efectividad de los servicios militares de transporte, ordenó al mayor Salinas efectuara un "raid" de información hasta la estación de Rodríguez, en el estado de San Luis Potosí, con el monoplano útil de la escuadrilla.

El aparato, tripulado por el piloto Bonney y por el ayudante Samuel C. Rojas, este último como observador, se hizo al aire para desaparecer enseguida rumbo a Rodríguez; el personal de la escuadrilla vio con ansiedad cómo el aeroplano se esfumaba a gran velocidad en el horizonte ensombrecido, como un punto que se hiciera cada vez menos perceptible a la distancia.

Como transcurriera el tiempo y el aeroplano no regresara a su campo, el comandante Salinas, seriamente preocupado, puso en actividad las estaciones telegráficas de Tampico, El Ebano y Pánuco. La segunda de éstas informó que ya tarde habíase escuchado el ruido del motor un una manera débil por la gran altura a que caminaba el aparato, deduciendo por la dirección en que perdía su trepidar, que regresaba ya de cumplir su cometido.

Por el relato que más tarde hicieran los viajeros, se supo que efectivamente a la hora en que se acusara su presesencia en la estación de El Ebano, ellos hacían su recorrido de regreso sin orientación definida, guiados únicamente por su instinto y que ya muy avanzada la noche y calculando encontrarse en las cercanías de sus hangares descendieron obligados por un paro de su motor en vol-plané forzoso a la tenue claridad de la luna, sin la menor esperanza de encontrar un punto favorable al aterrizaje, a menos que la buena suerte se los deparara.

No se ha podido aún definir, si por hábil maniobra de Bonney o por una verdadera casualidad, el aparato tomó tierra sin sufrir el menor daño en un claro de terreno escasamente necesario para un descenso obligado.

Desconociendo el terreno y desorientados completamente por la obscuridad, el piloto y su observador trataron de descubrir la vía férrea, lo que al fin consiguieron, después de haber dejado marcada la huella de su paso con jirones de su ropa prendidos a distancias menores de diez metros en las ramas de la maleza, con el objeto de facilitar más tarde el encuentro del aeroplano. Situados en el

terraplén de la vía y ante el espeluznante problema de escoger con escasas probabilidades de acierto, el derrotero que los condujera a la salvación, decidieron entregarse al azar y emprendieron la marcha sin perder el contacto con la vía.

Ayudados francamente por su buena estrella tropezaron, después de penosa caminata, con los centinelas avanzados pertenecientes al retén que custodiaban la estación de Bandera de Chijol, quienes les hubieran disparado a quemarropa de no ser por la entereza del ayudante Rojas, que se adelantó a identificarse con ellos.

Piloto y observador, una vez llegados a su campamento, fueron objeto de calurosas felicitaciones por parte del general en jefe, del comandante de la escuadrilla y de sus compañeros de armas.

Al día siguiente Pufflea y Rojas, protegidos por una poderosa escolta, partieron en busca de su máquina, la que gracias a las señales dejadas entre la breña no les fue difícil localizar, haciéndola después al aire en retorno definitivo a sus hangares en Chila.

Completo en lo posible el trabajo de las aeronaves, en la sangrienta batalla librada en los terrenos petrolíferos que circunscriben a la estación de El Ebano, el general González, plenamente convencido y satisfecho, dado que la Escuadrilla Salinas había sido, en el transcurso de los combates con sus observaciones y sus vuelos de bombardeo, que cada vez acallaron el fuego de las piezas emplazadas en el Cerro de la Paz, el auxiliar imprescindible y precioso, ordenó al mayor Salinas riendiera al cuartel general de su mando un informe amplio y detallado, con exposición de las formas económica y militar, para la formación de una gran flota aérea que pudiera con servicios de escuadrilla, cumplir las necesidades inherentes a un cuerpo de ejército en campaña.

La total derrota de los ejércitos comandados por el afiliado villista general Tomás Urbina, y su desbandada hacia los Estados interiores dio fin a la hecatombe de El Ebano; las tropas constitucionalistas, guiadas por el sereno criterio de sus jefes, alcanzaban uno en pos de otro los lauros de la victoria al ocupar sucesivamente las más importantes poblaciones de la República.

A fines del mes de septiembre de 1915, el mayor Alberto Salinas, vuelto ya de los Estados Unidos en compañía de Francisco Santarini, al terminar el estudio que implicara su comisión, tornó al mando de la escuadrilla que después del triunfo de El Ebano marchó a Veracruz, para más tarde ser enviada a la ciudad de México cuando el general Pablo González estaba ya en posesión de ella.

LA FUERZA AEREA VILLISTA

Mientras tanto, el general Villa que había seguido muy de cerca los triunfos de la aviación constitucionalista, comprendía muy bien que lo que él necesitaba con urgencia era tener su propia fuerza aérea. Con esto en mente hizo rápidos arreglos para la compra de seis biplanos Wright tipo B y la contratación de seis pilotos para que los volaran.

De los seis pilotos, todos ellos norteamericanos, que cruzaron la frontera por El Paso, Texas, para formar el Cuerpo Aéreo Villista, únicamente cuatro regresaron a su país de origen con vida.



Armando un biplano "Serie A" en Monterrey durante la campaña del noreste

A ciencia cierta no se sabe si estos aviones Wright llegaron alguna vez a levantarse del suelo, algunos informes sitúan el cuartel general y base de operación del cuerpo aéreo villista en la ciudad de Parral, otros dicen que los biplanos permanecieron en tierra, hasta que fueron llevados a la capital, desde la ciudad de Torreón. Lo que sí es seguro es que los aviones estaban en tan deplorables condiciones, que no es lógico creer que hayan podido volar, además, eran totalmente inadecuados para el uso que se pretendía darles.

En la revista *The Aeroplane* de 10 de enero de 1917, Guy Gilpatrick nos da una versión muy sui generis de lo que según él ocurrió en el famoso Cuerpo Aéreo Villista.

Dice que cuando Mayes, Fish, Rhinehart, Mac Guire, Heth y Bergenthal, los pilotos aviadores norteamericanos contratados por Villa llegaron, vieron desde luego que por su mal estado los aviones no podrían ser utilizados; además, según ellos eran totalmente inadecuados, por lo que su uso representaba una tarea peligrosa. Así lo hicieron saber al general Villa quien, desde luego, mostró su enojo al saber que había sido defraudado por los vendedores que desde el otro lado de la frontera le habían proporcionado tal equipo. Sin embargo, y he aquí lo desconcertante, Gilpatrick dice que: Mayes se mató al chocar contra una casa de adobe, la suerte de Mc Guire es desconocida, Berhenthal huyó en cuanto pudo. Fish fue herido y regresó a El Paso. Su escapatoria de la muerte fue milagrosa, ya que herido mientras volaba, hizo un descenso planeando, estando inconsciente por la pérdida de sangre. Heth fue arrestado cuando pretendía desertar y por lo tanto sentenciado a ser fusilado, logrando finalmente escapar sobornando a sus guardias. Rhinehart emulando a Heth, pero con más suerte, logró alcanzar la frontera en su avión, mientras realizaba un vuelo de reconocimiento.

Más tarde Villa compró otro aeroplano más moderno, y con el aviador William Lamkey logró que se hicieran algunos vuelos de relativa utilidad. Sin embargo, sin saberse por qué, Lankey al poco tiempo regresó a los Estados Unidos.

Históricamente, la leyenda de Gilpatrick no ha sido comprobada.

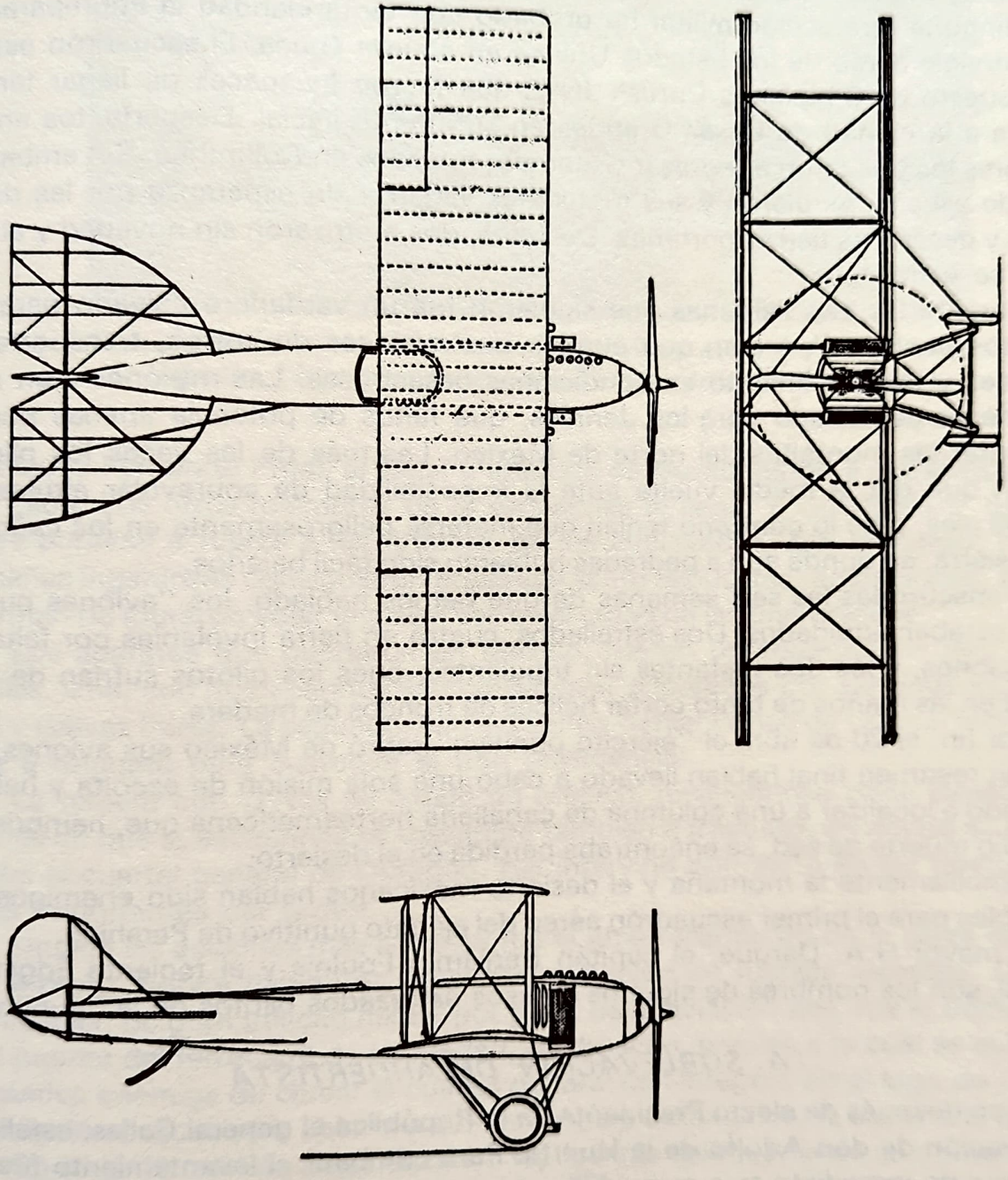
Lo que sí nos dice Medardo Córdova en sus memorias para un libro inédito publicadas en el *Diario de la Nación,* con respecto a los aviones de Villa, es que "en julio de 1916 se recibieron en los talleres tres aeroplanos Wright y un Mayne que fueron capturados en el norte a las fuerzas del general Francisco Villa y otro avión de tipo Christopherson que prestaba sus servicios en Sonora, en la División del General Plutarco Elías Calles. Estos aviones se sumaron al Blue Bird que con anterioridad había traído desde el puerto de Matamoros el aspirante Salvador I. Cano".

LA EXPEDICION PUNITIVA DE PERSHING

El 9 de marzo de 1916, el general Villa atacó y destruyó la población norteamericana de Columbus, en Nuevo México. Por esta población fronteriza los agentes norteamericanos introducían de contrabando armas para las tropas federales que combatían a Villa.

El ataque de Villa motivó que el gobierno americano ordenara al general J. Pershing invadiera suelo mexicano y persiguiera a Villa y lo exterminara, dándose

BIPLANO WRIGHT – B



Así eran los aviones de la Fuerza Aérea del general Villa

con esto origen a la famosa "expedición punitiva". Si ésta, en el aspecto militar fue un sonado fracaso, en el aspecto aéreo no lo fue menos.

El 19 y 20 de marzo, el ejército americano transfirió de Columbus a Casas Grandes, México a su primer escuadrón aéreo.

Ninguna otra acción militar ha probado con tanta claridad la impreparación del servicio aéreo de los Estados Unidos en aquella época. El escuadrón estaba compuesto de 8 biplanos Curtiss JN-2, que fueron incapaces de llegar tan siquiera a la ciudad de Casas Grandes en su intento inicial. Desperfectos en los motores los obligaron a regresar y aterrizar forzados en Columbus. Sin embargo, tres de ellos se perdieron y sus tripulantes vagaron sin esperanza por las desoladas y desérticas tierras norteñas. De éstos, dos aterrizaron sin novedad y el tercero se estrelló.

Durante las seis semanas que siguieron fue un verdadero calvario para los "pilotos punitivos", tenían que cumplir sus misiones de correo, transporte de oficiales y reconocimiento en condiciones desastrosas. Las misiones eran sencillamente demasiado para los Jennies, que faltos de potencia apenas podían remontar las montañas del norte de México. Las más de las veces los pilotos tenían que dar la media vuelta ante la imposibilidad de sobrevolar alturas de 10,000 pies, o de lo contrario tenían que meterse peligrosamente en los cañones de la sierra, en donde aun a pedradas hubieran sido fácil bajarlos.

Transcurridas las seis semanas de que hemos hablado, los "aviones punitivos" estaban liquidados. Dos estrellados, cuatro en tierra involables por falta de refacciones, y los dos restantes sin tripulantes, pues los pilotos sufrían de ampollas en las manos de tanto cortar hélices de troncos de madera.

Por fin, el 20 de abril el "ejército punitivo" retiró de México sus aviones, los que en resumen final habían llevado a cabo una sola misión de escolta y habían ayudado a localizar a una columna de caballería norteamericana que, hambrienta y medio muerta de sed, se encontraba perdida en el desierto.

Sencillamente la montaña y el desierto mexicanos habían sido enemigos invencibles para el primer escuadrón aéreo del ejército punitivo de Pershing.

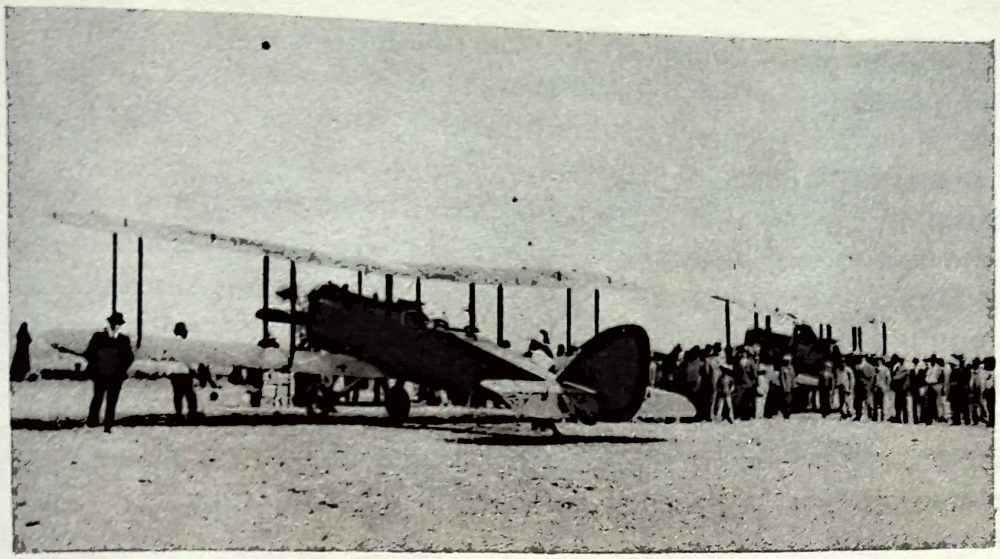
El mayor H.A. Dargue, el capitán Benjamin Foulois y el teniente Edgar S. Gonell, son los nombres de algunos de esos esforzados pilotos de la "punitiva".

LA SUBLEVACION DELAHUERTISTA

Poco después de electo Presidente de la República el general Calles, estalló la sublevación de don Adolfo de la Huerta. Para combatir el levantamiento fueron enviadas de inmediato tres escuadrillas que desde luego entraron en campaña.

La aviación dependía entonces, como hoy, de la Secretaría de Guerra y Marina que estaba a cargo del general Serrano.

El general Estrada se levantó en armas en Jalisco haciendo lo propio en Veracruz el general Guadalupe Sánchez. Obregón, que contaba con pocas fuerzas, pues la mayor parte de los efectivos del ejército se hallaban sublevados, recibió de la aviación un decisivo apoyo. Por cierto que una escuadrilla de bombardeo compuesta de seis aparatos Farman al mando del capitán Ascensión Santana, que fue enviada a Guadalajara para que en esa población estableciera su base, estuvo a punto de caer en manos rebeldes. Sucedió que el aparato que



Escuadrilla de aviones De Havilland DH-9 en el campo de aviación de Irapuato. Listos para entrar en acción en contra de los rebeldes

piloteaba Fernando Proal, al llegar a Irapuato se perdió yendo a estrellarse cerca de León. Los otros miembros de la escuadrilla al llegar a Guadalajara, tuvieron que ponerse a fuerza a las órdenes de los sublevados. Sin embargo, con artimañas ingeniosas consiguieron prolongar tanto supuestas reparaciones, que los Farman no lograron volar una sola vez en el curso de las operaciones.

Los aparatos que quedaron en México, fueron organizados en tres escuadrillas. Una, con dos aparatos Moran-Saulnier piloteados por los tenientes Vieytes y Gálvez Pérez. La segunda, con el capitán Rafael Ponce de León al mando, se fue a Irapuato para custodiar el tren presidencial.

La tercera con O'Neil se quedó en México, recibiéndose poco después órdenes de que la escuadrilla se trasladara también a Irapuato, en donde se encontraba el cuartel general de Obregón. Allí intervino con éxito en las operaciones más importantes del sector.

Una de las acciones más eficaces fue el ametrallamiento de la plaza de toros de Morelia, donde había una gran concentración de fuerzas rebledes. Otra intervención de gran utilidad militar por parte de la aviación leal, fue el bombardeo del puente del ferrocarril de La Piedad, Michoacán, gracias a lo cual se evitó una tentativa enemiga de cercar el cuartel general de Obregón. En el lago de Cuitzeo la aviación descubrió la columna que se dirigía a Salamanca, la atacó y la diezmó.

En su lenta retirada hacia Ocotlán, las fuerzas delahuertistas se atrincheraron al lado del río. Estas trincheras fueron ametralladas varias veces, en una de estas veces, el Lincoln-Standard piloteado por el mayor Roberto Fierro y el capitán Antonio Sánchez Saldaña, fue tocado por una bala enemiga que perforó el tanque de gasolina. Apenas hubo tiempo para que los pilotos viraran y regresaron con bien a su base de origen.

Hasta ese momento la aviación leal había contado únicamente con aviones viejos; una veintena de aparatos hechos en México, unos cuantos aviones 504, un Anzaldo, un Balila y algunos Moran Saulnier; aparte de los bimotores de bombardeo Farman. Ya en plena campaña en Irapuato se recibió como refuerzo una escuadrilla de aparatos De Havilland DH4 casi flamantes.

Una vez tomada Guadalajara, las fuerzas del general Serrano fueron enviadas hacia el sur desde Manzanillo. Estas fuerzas fueron desembarcadas en Salina Cruz, con los tres De Havilland iban Fierro, Sidar, Huacuja y Gálvez Pérez, llevando como mecánico a Arnulfo Cortés.

Entretanto, por tierra, iban hacia Minatlán otras columnas en las cuales formaban como aviadores el alemán Fritz Bieler, O'Neil y Farrell. Mientras tanto, a la ciudad de México habían llegado cinco Lincoln-Standard nuevos que al ser probados en Puerto México por Rafael Montero fueron destruidos todos, uno a uno, en las pruebas, estableciendo Montero con esto un nuevo record de romper aeroplanos.

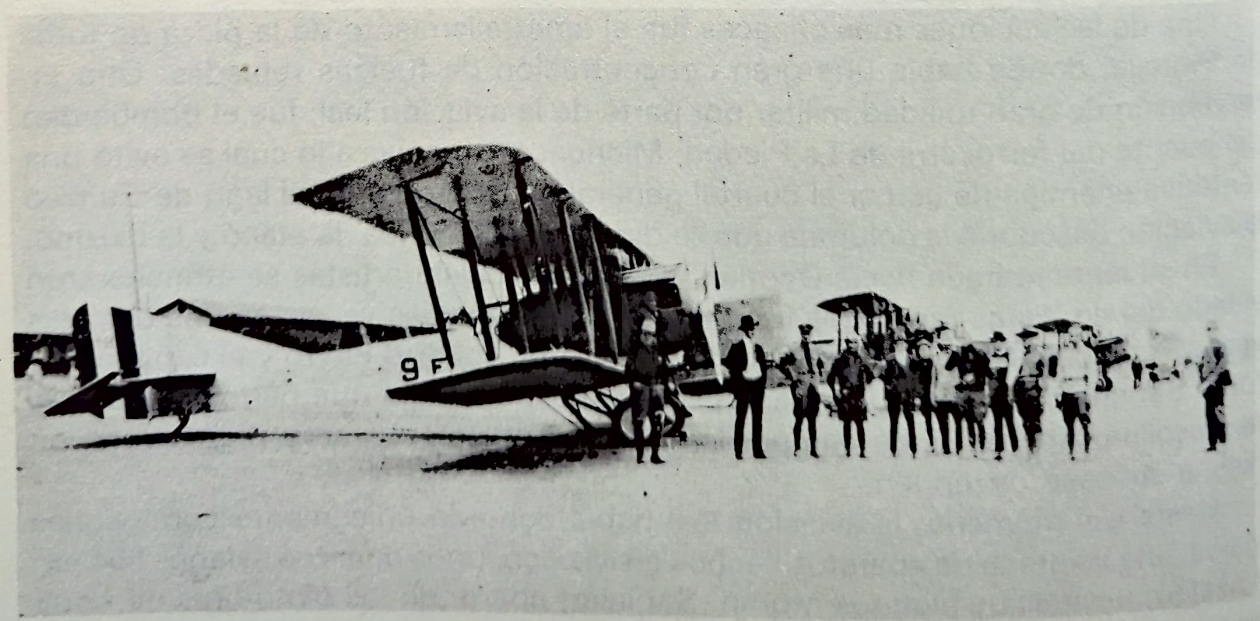
La aviación, en esta campaña del sur desempeñó un papel esencial, al avituallar constantemente la columna del general Vicente González en su avance hacia Villahermosa.

Reparados en México los aviones que en Santa Lucrecia se habían incendiado por el descuido de un fogonero en los patios del ferrocarril, fueron enviados a Pachuca al mando del mayor Fierro, para combatir al general Cavazos, cuyas fuerzas estaban amagando la ciudad de México. Los tres De Havilland fueron piloteados por Fierro, Sidar y Gich.

La campaña contra las fuerzas delahuertistas terminó poco después y bien puede decirse que sin la aviación esta campaña habría durado muchos más y con un costo mayor de vidas.

EL LEVANTAMIENTO DE LOS YAQUIS

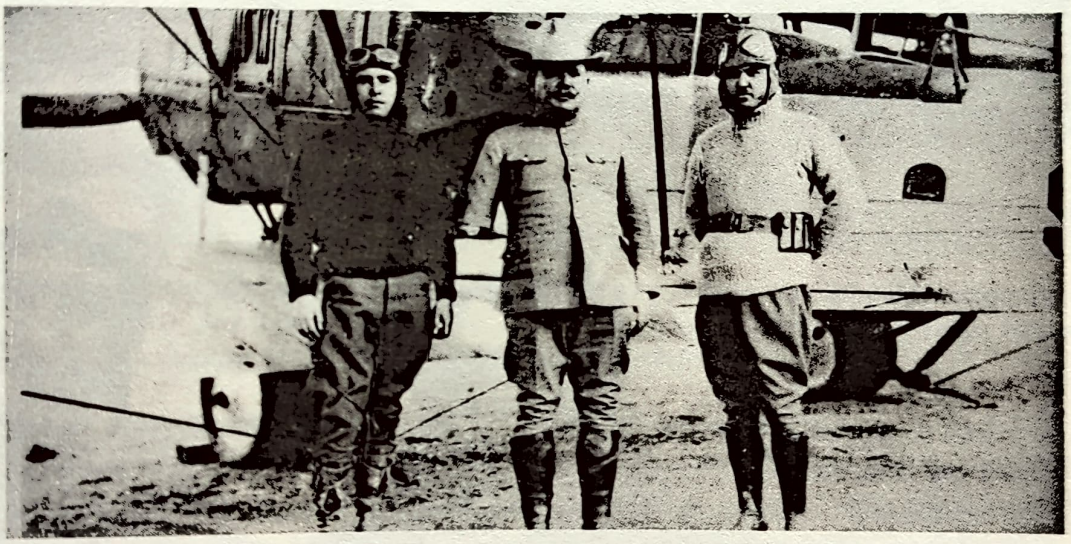
En 1926, los indios de la región del Yaqui se sublevaron, apresaron al general Obregón, cuando éste venía en tren desde Nogales, Sonora, para luego liberarlo más adelante en Vicar. El levantamiento continuó por mucho tiempo y con gran empuje, poniendo en estado de alarma a una extensa zona del noroeste de la República.



Aviones Farman de bombardeo de la Fuerza Aérea Mexicana que apoyaron a las fuerzas obregonistas en Jalisco durante la sublevación delahuertista



Piloto Fernández Somellera, mayor P. A. Roberto Fierro, Rafael O'Neill. y el piloto Jaso



Capitán P.A. Ascensión Santana y el capitán P.A. Rafael Ponce de León con el general Alvaro Obregón



Rafael O'Neill y el capitán artillero Manuel Solís

PILOTOS AVIADORES QUE PARTICIPARON EN LAS CAMPAÑAS CONTRA LA SUBLEVACION DELAHUERTISTA, LA REBELION YAQUI Y EL ALZAMIENTO CRISTERO



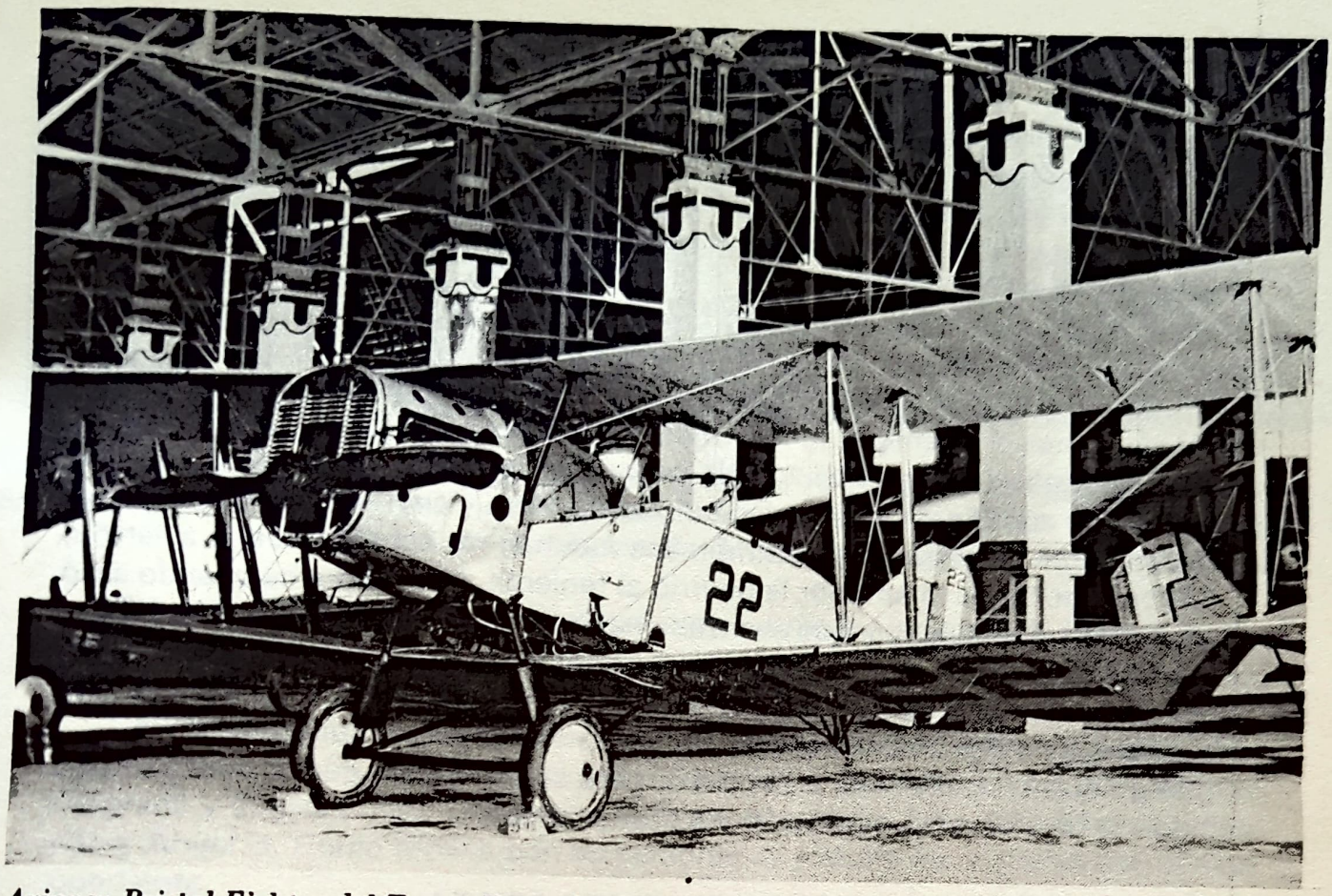
Mayor P.A. Gustavo León y teniente P.A. Arturo "Chato" Jiménez Nieto



Mayor P.A. David Borja y capitán 1o. P.A. Luis Farell



Teniente P.A. Adán Gálvez Pérez



Aviones Bristol Fighter del Tercer Escuadrón ael 1er. Regimiento Aéreo que se estrenaron en las acciones de 1928 en contra de los cristeros en los Altos de Jalisco. Más tarde estos aviones participaron también en la rebelión escobarista

Con el fin de sofocar rápidamente esta rebelión el general Obregón fue comisionado por el gobierno para dirigir las operaciones. Desde Manzanillo se envió una escuadrilla al mando del mayor Roberto Fierro. En el barco "Moctezuma" fueron cargados los aviones De Havilland y Avro, así como también una buena reserva de bombas y municiones.

Entre los pilotos comisionados había muchos nuevos, recientemente salidos de la escuela. Formaban el grupo novel, Luis Boyer, Emilio Carranza, David Chagoya, Carlos Cristani y José Zertuche, estos dos últimos entrenados en la hermana República de Chile. De los pilotos veteranos estaban Adán Gálvez Pérez, Francisco Carrillo y Luis Casassola.

La labor de la escuadrilla que operó desde un campo acondicionado en las afueras de Cajeme, se limitó a exploraciones que servían para señalar al ejército las concentraciones de yaquis. Esporádicamente se realizaron algunos bombardeos.

Una vez establecido el cuartel general en Ortiz, al mando del general Manzo, el mayor Gustavo León se incorporó con una escuadrilla de Douglas nuevos. A Roberto Fierro y su grupo de pilotos veteranos se les envió al pueblecito de La Misa, en donde hubo que construir un campo de aterrizaje, con la ayuda de pilotos mecánicos y ayudantes.

Más tarde sobrevino la sublevación de los generales Francisco Serrano y Arnulfo Gómez.

LOS CRISTEROS

Las operaciones de pacificación de los Altos de Jalisco fueron encomendadas al general Andrés Figueroa. Teniendo Guadalajara como base, la aviación realizó sobre todo misiones de abastecimiento a las pequeñas guarniciones que se encontraban aisladas y sin comunicaciones, principalmente en las zonas montañosas de Mascota y Talpa.

En el Bajío operó otra escuadrilla formada por Sidar, Lezama y Carrillo, bajo las ordenes del general Cedillo.

En este caso, como en campañas anteriores, más que las balas disparadas desde tierra por el enemigo, lo que más inquietaba a los pilotos era la falta de señales. Acontecía que con frecuencia los aviones atacaban a sus propias tropas, por la falta de coordinación entre las fuerzas de tierra y aire, especialmente cuando las primeras no estaban acostumbradas a actuar de acuerdo con la aviación.

Un caso típico de lo anterior le ocurrió al teniente José Zertuche cuando salió a bombardear una columna que avanzaba hacia Jalisco. Pidió el piloto las señales de identificación que por razones obvias se cambiaban diariamente en la orden de operaciones. No se pusieron lienzos, pensó que se trataba de enemigos; y dejó caer su carga de bombas, consecuencia: cuarenta soldados murieron.

Luego quisieron procesar a Zertuche, pero se comprobó que el error se había debido a la falta de respuesta oportuna desde tierra.

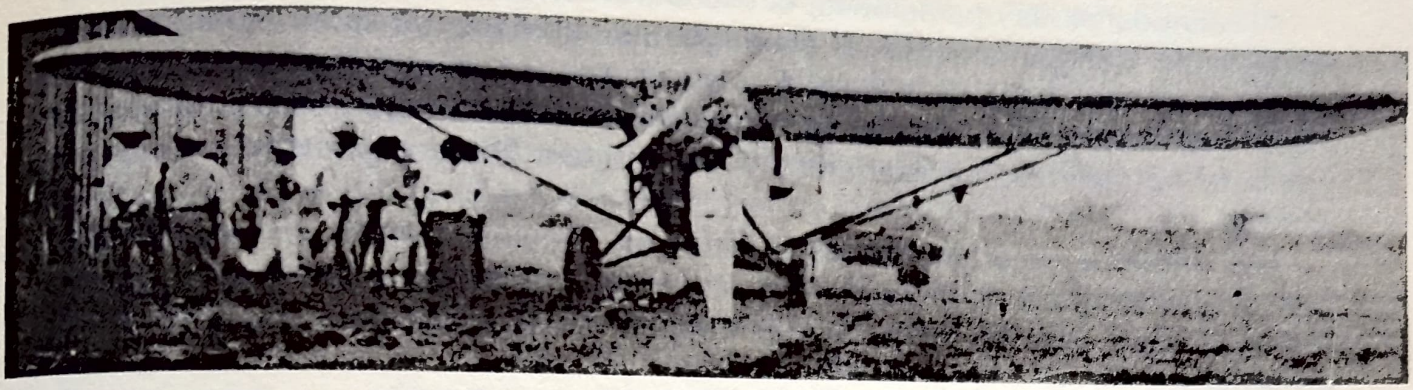
LA REBELION ESCOBARISTA

Al estallar la rebelión de 29, el entonces presidente interino de la República, licenciado don Emilio Portes Gil, ordenó a varios pilotos salir a la ciudad norteamericana de Brownsville, Texas para recibir los seis aviones "Waco" que había comprado el gobierno nacional para destinarlos a la Fuerza Aérea Nacional. A bordo de un monoplano "Fairchild" de la Compañía Mexicana de Aviación salieron los cinco pilotos mexicanos.

Recibieron en Brownsville los aviones a entera satisfacción y entonces, obedeciendo órdenes directas de la superioridad, marcharon a Monterrey. Al llegar a la capital de Nuevo León, ya la columna había salido, dejando órdenes para salir volando inmediatamente a la ciudad de Saltillo, donde se incorporó al resto del escuadrón que permanecía ahí bajo las órdenes del mayor piloto aviador Adán Gálvez Pérez.

Apenas habían tomado un breve descanso, revisando máquinas y motores, cuando se recibieron órdenes precisas del general Plutarco Elías Calles, secretario de Guerra y Marina, para que el escuadrón se incorporara a la columna del general Andreu Almazán, indicándose que se efectuara el enlace en la estación de Hipólito, punto situado sobre la vía férrea de Monterrey a Torreón.

El escuadrón lo componían cinco biplanos "Waco" dos biplanos "Bristol Fighter" un monoplano "Travel Air" de transporte y un monoplano "Stinson Jr" también de transporte. Este equipo llegó hasta la plaza de Torreón, en donde el escuadrón fue reforzado con cinco biplanos "Corsario" recientemente adquiridos en los Estados Unidos, aumentando de esta manera su efectividad y potencialidad combativa.



Avión Fairchild de la Compañía Mexicana de Aviación en el cual se trasladaron a la ciudad de Brownsville, Texas, cinco pilotos militares que fueron a recibir los "Wacos" que se usaron en la campaña contra el general rebelde Gonzalo Escobar

El personal de pilotos aviadores mexicanos, bajo las órdenes del coronel Fierro era el siguiente:

Capitanes primeros: Luis Farell Cubillas y Adán Gálvez Pérez.

Capitanes segundos: Antonio Lojero Flores y tenientes: Ignacio Valle Vargas, Ismael Aduna Cruz, Othón Hernándáz Amaral, Feliciano Flores Díaz, Miguel Colorado y Cupido, José Guadalupe Vergara Ahumada, Fernando Alvarez y Jordán y Angel H. Corzo Molina con su personal de mecánicos y ayudantes correspondiente.

Incorporado en Hipólito el escuadrón, obedeciendo las instrucciones del alto mando, principió los vuelos de exploración con rumbo a la ciudad de Torreón. Todos los días, durante las horas hábiles de luz y bajo cualquier estado de tiempo, los pilotos salían de sus campos a explorar el enemigo y a hostilizar a las fuerzas escobaristas, procurando causarles el mayor daño, ya bombardeando sus bases de concentración y aprovisionamiento, los convoyes militares que se movían a retaguardia, los puntos de enlace; o bien, destruyendo vías férreas, quemando puentes en puntos de retaguardia para cortar sus comunicaciones y haciendo observaciones sobre movimientos de tropas, concentración de elementos y planes de ataque.

Los servicios de la aviación fueron eficaces, entre otros, los daños serios que se logró causar al ejército infidente que se retiraba poco a poco a Torreón; quemando varios puentes a retaguardia entre las estaciones de Conejos y Peronal, cortando su retirada y causando un desconcierto general en sus filas.

Al fin se tomó la plaza de Torreón y ahí el alto mando procedió a reorganizar sus contingentes, dándoles al mismo tiempo un merecido descanso, tanto más necesario cuanto que de ahí para adelante debería principiar la resistencia efectiva del enemigo. El general Calles formó tres poderosas columnas; una que debería avanzar al norte sobre la vía del antiguo Ferrocarril Central, al mando directo del general Juan Andreu Almazán; otra que marcharía a la ciudad de Guadalajara para, de ahí, proseguir a Mazatlán y Sonora por la vía del Sur Pacífico, bajo el mando del general Lázaro Cárdenas y la tercera que había de marchar a Jalisco para combatir la rebelión "cristera" bajo el mando del general Saturnino Cedillo.

Al reanudarse las operaciones, el escuadrón salió de Torreón hacia el norte, hostilizando constantemente al enemigo que comenzaba a atrincherarse en Jiménez. En esta etapa de la lucha fue, puede decirse, donde la aviación jugó su papel más importante y donde, de haber contado el enemigo con elementos de combate apropiados, necesariamente se habrían librado positivos combates aéreos.

Las primeras escaramuzas las libraron en Escalón, donde se había hecho fuerte el enemigo y cuyo punto era imperioso tomar para apoderarse de las tomas de agua, para dar de beber a las tropas y caballos agotados por el paso del desierto.

Volando sobre Escalón y creyendo el punto abandonado por el enemigo, el escuadrón maniobró para aterrizar en el campo cercano. Apenas tocaban tierra del caserío de la estación salieron violentamente fuerzas enemigas que bajo el mando del general Cesáreo Castro estaban emboscadas. Violentamente se hicieron nuevamente al aire burlando a los que bajo una lluvia de balas, habían pretendido apropiarse de los aparatos.

Regresando los pilotos al encuentro de las fuerzas leales se advirtió al general Serratos, que conducía su brigada hacia Escalón, que el enemigo se encontraba ahí emboscado. Se organizó debidamente el ataque y el enemigo, inferior en número, abandonó por fin la plaza. De Escalón adelante fue sorprendida una concentración de elementos que estaban en Rellano para contener el avance de las fuerzas de Serratos. Estas fuerzas rebledes fueron atacadas por sorpresa y obligándola a replegarse a Corralitos donde, tras una nueva derrota, se les arrojó hasta Jiménez.

Después de esto se inició el asalto de Jiménez. Previas las escaramuzas de rigor, la columna del general Andrew Almazán, hizo sentir su poderoso empuje, obligando al enemigo a refugiarse en sus atrincheramientos.

El escuadrón recibió órdenes para bombardear aquellas posiciones y fue entonces cuando un avión enemigo, por primera vez, pretendió presentar combate, huyendo al ver aparecer los aparatos del escuadrón leal.

La campaña contra las fuerzas escobaristas prosiguió con todo éxito en los estados norteños del país. Innumerables fueron las hazañas realizadas por los pilotos de la Fuerza Aérea Mexicana. A la derrota del ejército infidente, sus jefes huyeron para asilarse en los Estados Unidos. La región fue progresivamente pacificada y la aviación militar, una vez cumplida su efectiva misión, recibió orden del alto mando para proceder a concentrarse en su base de Balbuena.

TERMINA LA REBELION CEDILLISTA

Breve, estéril y sin objetivos terminó la rebelión de "bolsillo' que en el estado de San Luis Potosí inició el ex secretario de Agricultura, general Saturnino Cedillo, contra el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas.

Durante ésta que debía de ser la última asonada rebelde en México, la aviación militar desarrolló actividades limitadas, ya que en sí el problema no reunía las características militares que hubieran requerido una acción más enérgica por parte de la fuerza aérea.

El general Cedillo, que durante la rebelión delahuertista y después en las campañas del yaqui y cristera, se había percatado de la utilidad de la aviación, había adquirido en los Estados Unidos dos aviones "Howard", que si bien eran los más veloces de su época, en cambio no eran de mucha utilidad como aviones de guerra, pues se trataba de aviones diseñados para usos comerciales, y con ellos formó su pequeña fuerza aérea, estableciendo su base en el campamento de "El Zenzontle".

Las escuadrillas militares que operaron bajo el mando del brigadier piloto aviador Alfredo Lezama fueron integradas por los Consolidated números 3, 4 y 8 y por los Corsarios 35, 37, 38, 39 y 43. Diecisiete pilotos fueron los encargados de volar las acciones punitivas en contra de los cedillistas, que más que ejército organizado, eran en realidad pequeñas gavillas que merodeaban pequeños poblados del Estado. Estos pilotos fueron: los mayores Adán Gálvez Pérez y David J. Borja; capitanes, José Ferrer Gamboa, José Vergara Ahumada, Luis Noriega Medrano, Bernardo Hermosillo, Cuauhtémoc Aguilar y Ramón Lezama y los tenientes: M. Bravo Ruiz, José L. Méndez, Humberto Peña Aguirre, Eduardo Grados, José Godoy, Fernando de la Llave, Salvador Villarreal Basurto, Enrique Ochoa Luque y Lucio Chiñas López.

Al principio, la actividad desarrollada por la aviación consistió en el lanzamiento de propaganda impresa en diversas zonas de San Luis y la vigilancia desde el aire de los núcleos cedillistas a los que no se hostilizaba ni combatía, en virtud de que en ese sentido fueron las órdenes expresas expedidas por el Presidente Cárdenas y por el secretario de la Defensa Nacional, general Manuel Avila Camacho. Fue solamente después de que uno de los aviones cedillistas lanzó cuatro bombas sobre el campo de aterrizaje en San Luis, tres de las cuales estallaron cerca del cuartel general donde se encontraba el general Cárdenas, cuando las unidades de aeronáutica comenzaron a batir a las gavillas que descubrían en despoblado.

Cooperando eficientemente en los ataques que realizaron las tropas, la aviación bombardeó y ametralló al enemigo en Río Verde, Villa Reyes, Jaral de Berrio, Austidio, Rusia, El Salto, El Meco y El Zentzontle.

Cuando la acción de Jaral de Berrio ocurrió una curiosa anécdota: Tres aviones salieron violentamente de la capital sanluiseña al saberse el descarrilamiento del tren de Laredo, y dieron alcance a los rebeldes no muy lejos del sitio en que perpetraron el atentado. Fueron muy útiles los informes de los pasajeros del convoy pues las máquinas aéreas, ejecutando varios "piques" ametrallaron y lanzaron algunas bombas de 25 libras, que hicieron estragos entre los cedillistas, los que sufrieron varias bajas, y entre el espanto de hombres y caballos huyeron hacia la serranía.

En esta acción el general Lezama, así como también el capitán Hermosillo estuvieron a punto de ser tocados por dos balas enemigas que perforaron su aparato. En vista del éxito obtenido, al llegar a San Luis fueron felicitados por los pasajeros del tren y por los altos jefes militares, pues de no haber sido tan oportuna la presencia de los aeroplanos sobre Jaral de Berrio, seguramente el convoy que sufrió el descarrilamiento habría sido atacado y robados sus ocupantes, entre los que se contaban numerosos turistas extranjeros.

Refiriéndose Lezama a la captura de los aviones Howard pertenecientes a Cedillo, refirió que éstos fueron localizados en el campamento rebelde de El Zenzontle, al ser atacados por las tropas del general Pérez Gallardo por sorpresa. Al tratar de huir los Howard, solamente uno lo consiguió pues el otro se atascó en una labor y sus ocupantes huyeron. El que despegó fue perseguido inmediatamente haciéndosele aterrizar en las cercanías de San Luis en un lugar denominado El Peñasco. Sus tripulantes fueron capturados.

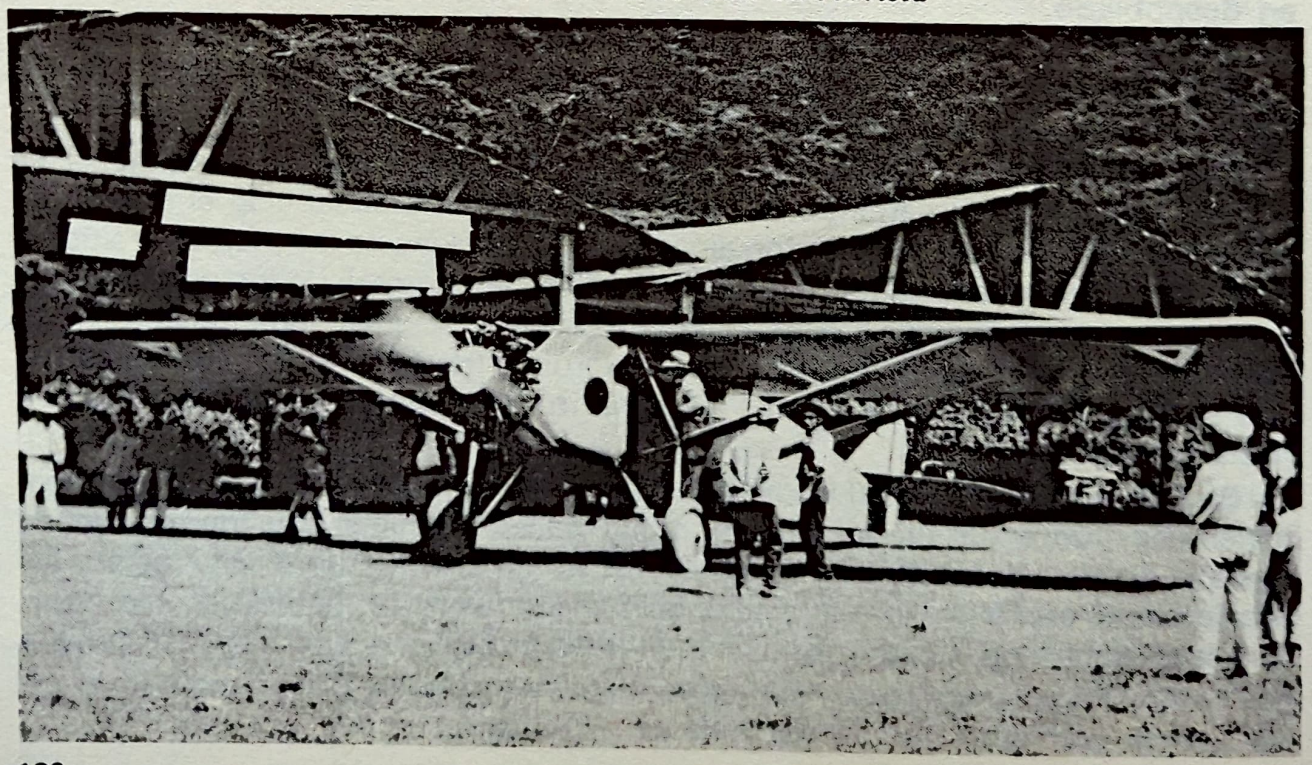
Ambas máquinas fueron llevadas a la capital potosina, en donde se dio cuenta al señor Presidente de la República, al secretario de la Defensa Nacional y otros funcionarios, de que se trataba de dos aeroplanos comerciales, a los que se había equipado con ametralladoras Lewis e improvisados lanzabombas.

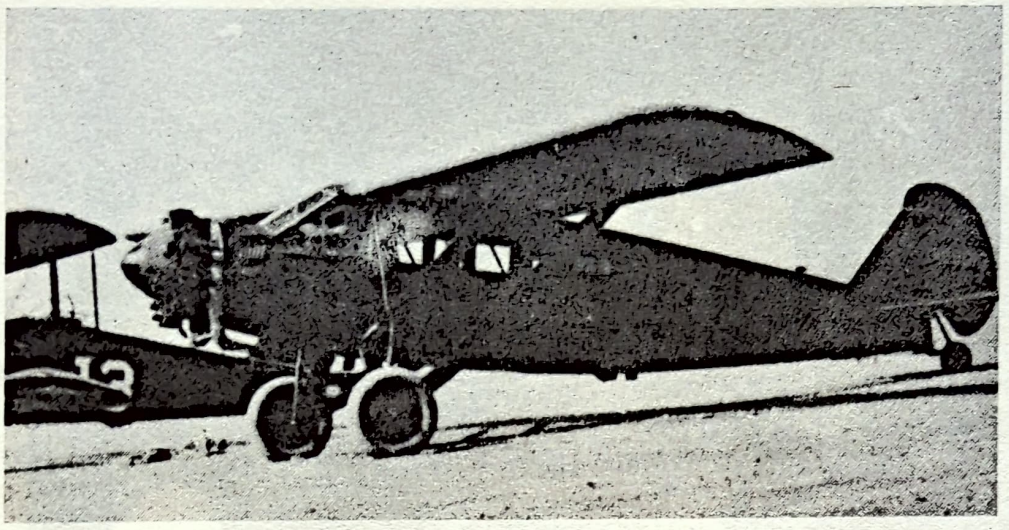
Los aviones militares localizaron cinco campos que mandó construir Cedilllo en la serranía. Montaron servicio de vigilancia durante más de dos semanas, para evitar una nueva incursión de los aeroplanos cedillistas y también para proteger las vías férreas. Durante la campaña se volaron 450 horas, se consumieron 40,000 litros de gasolina, poco más o menos, hasta que las escuadrillas retornaron a su base en Balbuena.

Las dos máquinas Howard fueron piloteadas hasta México por el capitán Vergara y el teniente Godoy.

Con la total derrota de las huestes cedillistas, terminó en poco tiempo esta rebelión, ocho aviones quedaron en San Luis Potosí, al mando del capitán Raúl Azcárate, hasta que quedó totalmente liquidado el problema militar y pacificado el estado.

Monoplano Stinson de la ruta Mèxico-Laredo de la SCOP que fue requisado para transporte militar durante la rebelión escobarista

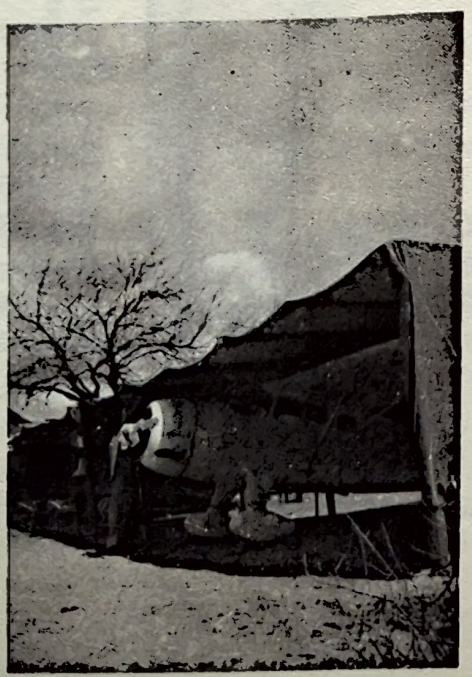




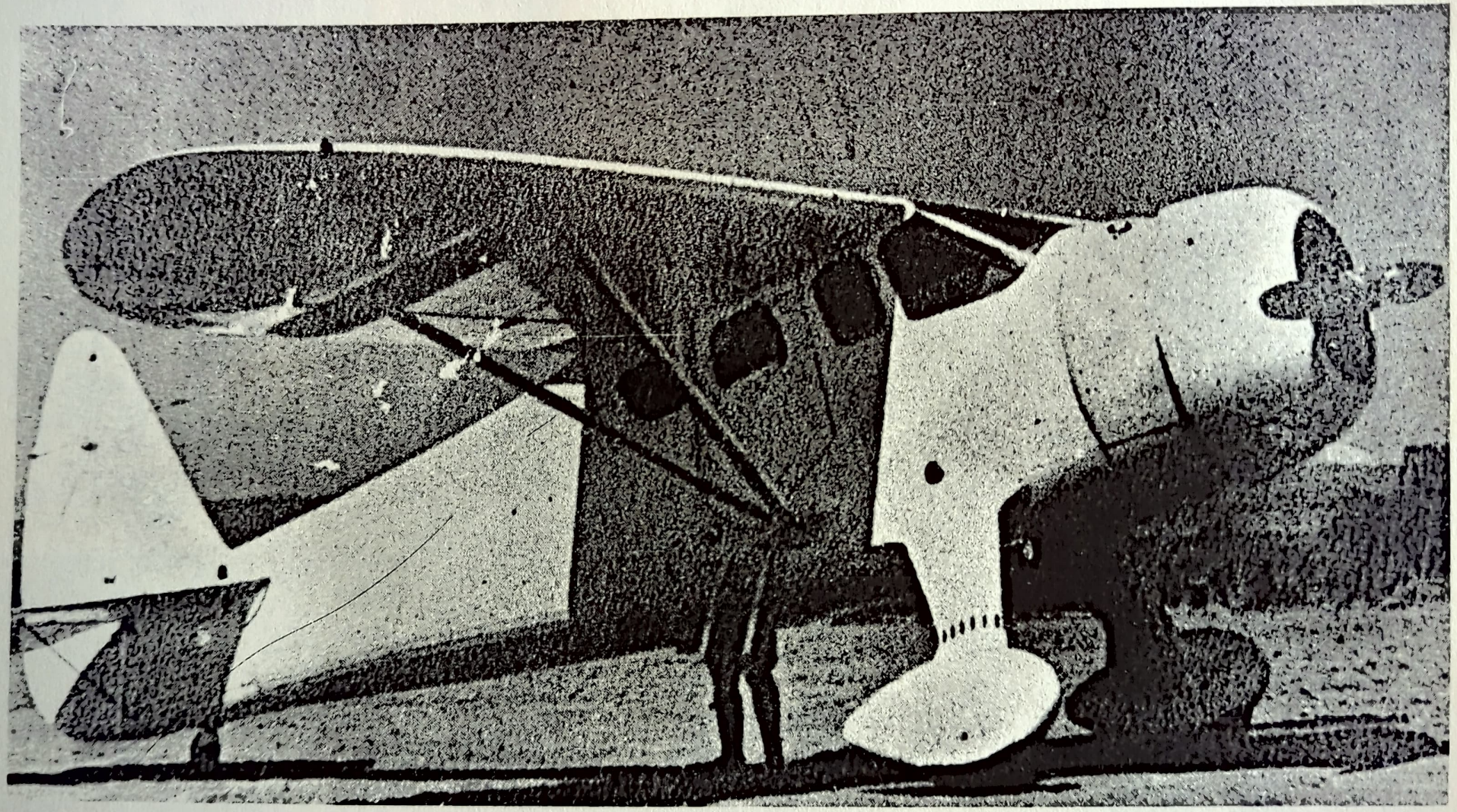
Avión Travel Air de la FAM en el aeródromo de Torreón en la campaña contra los rebeldes del general Escobar



Escuadrilla de aviones "Corsario" en el aeropuerto de San Luis Potosí fueron parte de las fuerzas de aire que fueron a combatir la insurrección cedillista



Avión Howard del rebelde general Cedillo bajo su "camoflaje" en el aeródromo rebelde de la hacienda de "Las Palomas"



Dos de estos Howard DG-6 (NC-18282 y NC-18285) iguales al famoso "Mr. Mulligan" ganador del trofeo Thompson 1935, formaron parte de la "fuerza aérea" del rebelde Saturnino Cedillo

LOS REGIMIENTOS AEREOS HAN DESAPARECIDO, SEIS ESCUADRONES LOS SUBSTITUYEN

Después de la asonada cedillista en San Luis Potosí, el 20 de enero de 1940 los dos regimientos aéreos con que contaba la Fuerza Aérea, pasaron revista de baja.

Seis escuadrones substituyeron a aquellos regimientos quedando bajo las órdenes del teniente coronel P. A. Antonio Daran González, y de los mayores P. A. David Chagoya R., Antonio Logero Flores, S. Palido Ortiz, Cuauhtémoc Aguilar A. y Bernardo Hermosillo, respectivamente.

En consecuencia, en esa misma fecha los nuevos escuadrones pasaron revista de alta, quedando su personal encuadrado en la siguiente forma:

PRIMER ESCUADRON

Comandante, teniente coronel Antonio Darán González; J. Adm., mayor Francisco Ferriz Saro; J. Int., capitán 1o. Raúl Foullón Cabrera; ayudante, capitán Miguel Carrillo Ayala; Depositario, capitán Enrique A. Téllez Salas; subayudante, teniente Arturo Castellanos H.; subayudante, Subtte, Gustavo Castillo P.; Subtte., Mecánico Ramón Santana Caraveo; capitán 2o. José Ferrer Gamboa, capitán 2o. Filiberto Mendívil G., capitán 2o. Isidro Gutiérrez Orantes; tenientes: Rolando Rodríguez F., Gustavo Melgarejo V., Ramón Pardo Atristain, Carlos Ortega González, Andrés Vázquez Ríos e Indalecio López Tapia; sargentos 1os., mecánicos: Pedro Padilla Carmona, Juan Salgado González y Luis Ortiz Hernández; sargentos 2os. mecánicos: Lorenzo Silva Montes, Luis Huerta Campuzano y Pedro Martínez de la C.; Cabos mecánicos: Roberto Dehesa Maldonado, Guadalupe Gutiérrez G., Antonio Cabello Medina, José Alvarez Avila, Fernando Vergara García y Agustín Velasco A.; soldados mecánicos; Francisco García Martínez, León Mondragón H., Antonio Beltrán S., Enrique Tejeda Cruz, Héctor Proal Núñez y Jorge García Cald.

SEGUNDO ESCUADRON

Comandante, Mayor David Chagoya Rodríguez; Jefe de Administración, capitán 1o. Jorge Fabriz Arce, capitanes 2os.: Alberto L. Jiménez Omañan, Fernando González de la Llave, Salvador Villarreal Basurto, Roberto Salido Beltrán y Roberto Talamante Corbalá. Tenientes: Enrique Romero Medellín, Enrique Zárate Muñoz, Miguel del Castillo Córdoba, Luis Ortiz Valdés, Rafael Treviño Zapata, Antonio Mejía Castro y Zenón Barrón Hernández. Subteniente Juan Francisco Zepeda. Subteniente Mecánico, José Monroy Olmos, Jefe del Personal Mecánico, Sargentos Mecánicos, 2os.: Gonzalo López González, Manuel de la Fuente Riverroll y Angel Villafán González; 2os. Jacinto Sánchez Hurtado, Leonides Salais Moncada y Walter Martínez Hochstrasser. Cabos Mecánicos: Federico Lagos Carrillo, Manuel González Roldán, Leonardo Beltrán Gutiérrez, Francisco Llamas Pérez, Joaquín Martínez Caballero y Héctor Moreno Martínez. Soldados Mecánicos: Francisco Quezada Vargas, Francisco Melesio Sánchez, Francisco Guerra Narváez, Manuel Camacho Amezcua, Juan Cepeda Rodríguez y José Argüelles Escalante.

TERCER ESCUADRON

Comandante del Escuadrón, Mayor Antonio Lojero Flores; capitán 1o. Enrique Velasco Rojas; capitanes 2os.: Lucio Chiñas López, Miguel Mendoza Fuentes, Luis Flores Días, Manuel Bravo Ruiz y Jesús Garfias Jiménez; Tenientes: Aristeo Camacho Barrera, Miguel Orozco García, Alfonso Gandarilla Gracia, Ranulfo Gutiérrez Barragán, Augusto Ramírez Altamirano y Miguel Uribe Carballeda; Subtenientes: Julio Cal y Mayor Sauz, Carlos Eduardo Noriega del Valle, Mecánico Angel Carvajal Aranzolo, Sargentos 1os. Mecánicos: Gonzalo Martínez Santana, Salvador Martínez Santana, Esteban Rubio Pérez, Sargentos 2os. Mecánicos: Rodolfo Suárez Peralta, José Carranza Rodríguez y Miguel Castillo Torres; Cabos Mecánicos: Manuel Hernández Olvera, Carlos Beltrán Gutiérrez, Filomeno Vargas Jiménez, Dionisio Medina Pineda, Angel Martínez Zárate y Jesús Vega Guesso; Soldados Mecánicos: Onésimo Miranda Espíndola, Carlos del Castillo Venegas, Nicolás Vega Flores, Dagoberto Proal Núñez, Genaro Romero Parra y Oscar Hermosillo Ficachi.

CUARTO ESCUADRON

Comandante, Mayor Severiano Pulido Ortiz; capitán 1o.: Antonio Vega Gracia; Capitanes Segundos: Eduardo Grados Gutiérrez, Pablo Avelar Rubio, Hilario Romero Martínez y Enrique Ochoa Luque; Tenientes: Enrique Montes de Oca Solís, Luis Sánchez López, Manuel Peña Avalos, Heriberto Rodríguez García, Enríque Chavarría Velázquez, Eduardo Sobrino Quintero, Luis Salcedo Ayala, Fernando Molina Domínguez y Fernando Suárez y Suárez; subtenientes: Ignacio Saldaña Martínez y Subteniente Mecánico Benjamín Cervantes Cervantes; Sargentos 1os. Mecánicos: Francisco Viveros García, Ignacio Martínez Vélez y Simón de Hoyos Leyva; Sargentos 2os. Mecánicos: José C. Blanco Talavera, Emilio Darán González y José de la Vega Guzmán; Cabos Mecánicos: Armando Domínguez Trillo, Agustín Vallejo Montiel, Manuel Cabrera Alvarado, Jesús Mercado Santillán, Genaro Basurto Garfias y Carlos Suárez Arellano; Soldados Mecánicos: Héctor Jiménez Hurdapilleta, Justo Martínez López, Antonio Flores Martínez, Othoniel López Ortiz, Rosendo Alarcón Santana y Angel García Martínez.

QUINTO ESCUADRON

Comandante, Mayor Cuauhtémoc Aguilar Avendaño; Capitán 1o. Salvador Noble Morales; Capitanes 2os.: David Ortiz Santos, Ramón Gómez Rosellón, José María Ruiz Méndez y Carlos Sagahón Ramírez; Tenientes: Augusto Marquet García, Francisco Rivas Rivero, José G. Altamirano Herrera, Emmy Figueroa Barajas, Juan Hibert Robles, Ramón Vargas Basurto y Carlos Moreno Brillas; Subtenientes: César Atino Abente Benítez y Mecánico Angel Santana Caraveo; Sargentos 1os. Mecánicos: Francisco Mendoza Estrada, Joaquín Zapata Pérez y Manuel Noble Morales; Sargentos 2os. Mecánicos: Miguel Martínez Márquez, Luis González Sánchez y Aurelio Becerra Suárez; Cabos Mecánicos: Miguel A. García Morán, Luis Mondragón Hoyos, Isaac Silva Montes, Ludovico Sánchez Morán, Jesús Carrillo Torres y Felipe Martínez Rodríguez; Soldados Mecánicos:

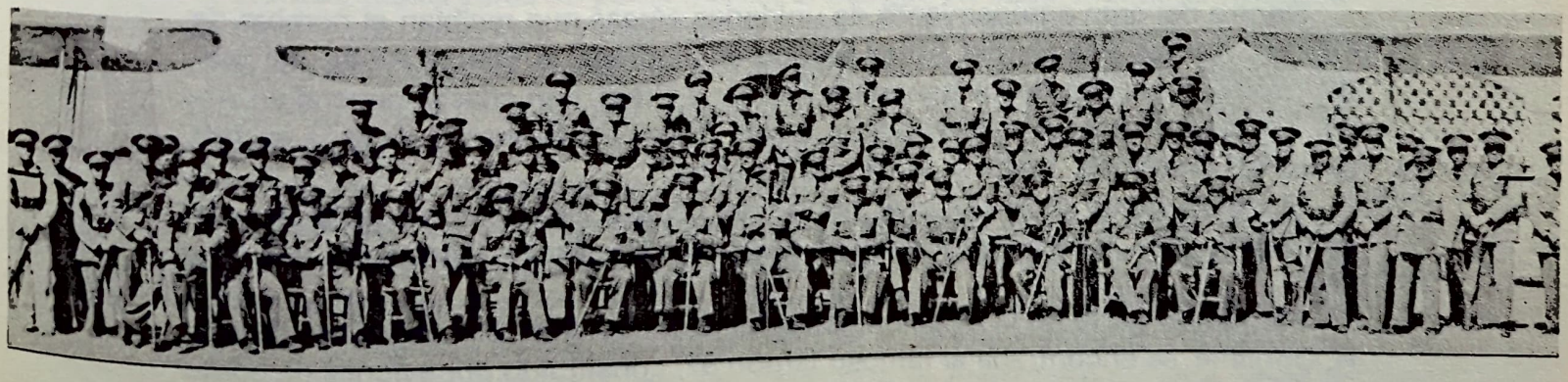
Francisco Guerrero Oviedo, Enrique Castañeda Quiroz, Roberto Ramírez Castillo, Ernesto Romero Hernández, José Gutiérrez Gallegos y Jesús Gómez Montero.

SEXTO ESCUADRON

Comandante, Mayor Bernardo Hermosillo Ríos; Capitanes 2os.: Aurelio Méndez Paredes, Moisés Alcaraz Nava, Antonio Flores Gutiérrez, Humberto Peña Aguirre y Guillermo Rapp Lozoya: Tenientes: Roberto Legorreta Sicilia, Mario Ogazón Ibarra, Carlos González Téllez, Pablo Luis Rivas Martínez, Carlos Astorga Franco, Roberto Pérez Flores y Guillermo Bellato Montaño; Subtenientes: Carlos Rodríguez Corona y Mecánico Alfonso Aguilera Villagrán; Sargentos 1os. Mecánicos: Samuel Cueto Ramírez, Fernando Lozano España y Francisco Alvarez Huerta; Sargentos 2os. Mecánicos: Juan González Sánchez, Manuel Espinosa González y Antonio Olvera Jiménez; Cabos Mecánicos: Faustino López Legorreta, Armando Grajeda Gómez, Carlos del Valle Sedano, Heriberto Pérez Pérez, Apolinar Delgado Castillo y Felipe Manterola Cruz; Soldados Mecánicos: Juan Varela Miranda, Luis Martínez Miranda, Luis Soto Servín y Guillermo Moreno Rojas.



PERSONAL DE LAS UNIDADES TACTICAS QUE SUBSTITUYERON A LOS REGIMIENTOS AEREOS



NORAFRICA Y EL PACIFICO

La accidentada campaña de Noráfrica llegaba en los primeros meses del año de 1943 a su fin. El mundo entero esperaba de un momento a otro la terminación de aquel enconado duelo entre el 8o. Ejército Británico y el "Africa Korps" del mariscal Rommel.

El Gobierno de México, atento al desarrollo de los acontecimientos bélicos que tenían por escenario diferentes rincones de nuestro sufrido globo terráqueo, aceptó la invitación que le hiciera el gobierno norteamericano y nombró una misión especial que integrada por jefes y oficiales mexicanos debería trasladarse, en calidad de observadores militares, al teatro de operaciones de Africa del Norte. La misión quedó inicialmente integrada por las siguientes personas: general de brigada Salvador Sánchez, jefe del estado mayor presidencial; teniente coronel de E.M. Arturo Dávila Caballero; teniente coronel P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez y el capitán 1o. de E.M. Augusto Monsalve Bravo.

La misión mexicana salió de la ciudad de México el 8 de abril con destino a Noráfrica vía Washington, en donde tenían que abordar un B-17 que los conduciría en cinco escalas al norte del continente africano. Antes de la salida de la capital estadounidense hubo un cambio en los integrantes de la misión, el general Juan Alamillo Flores iría en lugar del general Sánchez y el mayor de E.M. Raúl de Zaldo hacía otro tanto en lugar del capitán Monsalve.

El 5 de mayo salió la misión de la isla de la Ascensión, penúltima escala, con rumbo al campo Robert de la República de Siberia. Dakar, Marraquech en el Marruecos Francés, Casa Blanca, Oujada y finalmente Argel, lugar este último en donde radicaba el gran cuartel general de los ejércitos aliados en Africa.

Breve fue la estancia de los observadores mexicanos en Argel, pues el 14 de mayo emprendieron el viaje hacia Túnez, lugar al que llegaron para contemplar aún las huellas humeantes de la gran batalla que se había librado para terminar con la resistencia germana en aquella "ciudad blanca", en la que un día antes habían entrado victoriosos los ejércitos aliados. El aeródromo de Aourmid cercano a Túnez, había quedado casi inutilizado como resultado de los intensos bombardeos de la aviación alemana.

Para dar una idea del escenario en donde después debería actuar nuestra misión militar, hemos de referirnos en primer lugar a la Fuerza Aérea del Mediterráneo.

Dentro del gran agrupamiento de unidades aéreas que recibían el nombre de Fuerzas Aéreas Aliadas del Africa estaba encuadrada la Fuerza Aérea del Mediterráneo, al mando de los generales Tedder y Craig, con cuartel general en Argel. La zona de acción encomendada a esta fuerza aérea estaba dividida en tres sectores; Noráfrica, Malta y el Medio Oriente.

El primer sector estaba bajo el mando del general Spaatz con cuartel general en Constantino. A este sector estaban asignadas la aviación estratégica y la táctica.

Formando parte de la aviación estratégica comandada por el general James H. Doolittle, se encontraba el famoso Grupo 97, constituido por aviones de bombardeo pesado, y el cual estaba bajo las órdenes directas del coronel J. Donovan.

Su material aéreo lo constituían los aviones Boeing B-17 más conocidos como "fortalezas aéreas" y que tan brillantes páginas escribieran en la historia de la aviación en la última guerra.

A este grupo aéreo fue incorporado durante su estancia en Noráfrica el teniente coronel P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez de la misión especial mexicana, en donde llevó exactamente la misma vida que los pilotos en campaña en sus duros trances de combate.

Al día siguiente de la presentación de Cárdenas Rodríguez en el Grupo 97, le tocó participar en su primera misión de combate. Se trataba de destruir una gran base aérea en Castelvetiano, en Sicilia, en donde se habían concentrado grandes efectivos aéreos enemigos. En esa misión participaron 112 B-17, escoltados por 60 aviones de pelea P-38.

Posteriormente, el representante de nuestra fuerza aérea tuvo la oportunidad de participar en misiones similares de bombardeo sobre Paunteleria, Palermo y Nápoles.

Cumplida la misión en Africa del Norte nuestros oficiales regresaron a la patria vía el Atlántico del Norte, a bordo de transporte C-54.

MEXICO DECLARA LA GUERRA. EL PACIFICO EL ESCUADRON AEREO 201

Eran aproximadamente las once horas de una mañana a mediados de mayo de 1942, el señor Presidente acababa de recibir el informe en su despacho de Palacio Nacional del hundimiento de un barco-tanque mexicano, el Potrero de Llano, frente a la costa atlántica de los Estados Unidos, a la altura de Miami. El torpedamiento de un segundo barco con bandera nacional, esta vez frente a Norfolk, vino a agravar la situación de por sí delicada entre nuestro país y las potencias del Eje.

Seis días después de este último lamentable suceso, el Presidente de México daba lectura ante el Congreso de la Unión, a su célebre mensaje de 28 de mayo de 1942, declarando el estado de guerra con Alemania, Italia y Japón.

Una vez aceptada la responsabilidad de aquella hora, lo primero que interesó al alto mando de nuestro ejército, fue poner en inmediata ejecución los planes previstos. Muchas fueron las providencias que se tomaron al respecto.

Nuestra fuerza aérea no podía quedar al margen en aquel momento histórico. En efecto, sólo entonces y después de muchos años de lamentable olvido, volvimos a ver en nuestro querido campo de Balbuena nuevos materiales aéreos. Así fueron llegando en cronológica sucesión los AT-6, los Douglas A-24 de bombardeo en picada, los AT-11, los C-45 y los famosos C-47, los C-60 y B-25 gracias a la oportuna Ley de Préstamos y Arrendamientos.

Al 8 de mayo de 1944 han transcurrido casi dos años desde el hundimiento de nuestros barcos petroleros en el Atlántico. Por primera vez el Presidente Avila Camacho deja entrever en un ágape ofrecido por jefes y oficiales de la Fuerza Aérea, la posibilidad de que México participara en la lucha armada, y expresó su idea de que nadie más apropiado para ello que la Fuerza Aérea para llevar la representación de México al frente de combate.



Corl. P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez, comandante en jefe de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana



Cap. P.A. Radamés Gaxiola Andrade, comandante del Escuadrón Aéreo de Pelea 201

Una vez prevista la posibilidad de la participación de México en el conflicto mundial, se vio la necesidad de enviar al extranjero el primer contingente militar en plan de entrenamiento y preparación, para lo cual se giraron órdenes a la Dirección de Aeronáutica Militar para que mediante rigurosa selección, se procediese a la organización del Primer Grupo de Perfeccionamiento, que debería marchar a los Estados Unidos, para capacitación y entrenamiento.

De este modo fue surgiendo paulatinamente aquel Grupo de Perfeccionamiento Aeronáutico que más tarde recibiría la designación de Escuadrón Aéreo 201 para, después del 1o. de enero de 1945, convertirse en la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana.

Terminados los trabajos previos de reclutamiento el 16 de julio de 1944, el nuevo cuerpo pasa revista de entrada en el Campo Militar de Aviación de Balbuena integrado por dos jefes, cincuenta y dos oficiales y doscientos cuarenta y cuatro hombres de tropa. Cinco días después de esto, fue dado a conocer el nombramiento de Antonio Cárdenas Rodríguez como el comandante en jefe de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana.

En un convoy especial formado por seis carros de primera clase y por la estación de Buenavista, abandonaron la capital del viejo imperio azteca, la mañana del 24 de julio de 1944, el grupo de hombres que había de llevar la bandera tricolor del aguila y la serpiente a ondear orgullosa en los cielos del Pacífico.

Por el puerto fronterizo de Laredo nuestros aguiluchos abandonaron la tierra que los vio nacer, su destino inicial sería en el vecino país del norte la base del Comando Central de Entrenamiento de la Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos cercano a San Antonio, Texas. De allí fueron trasladados a la base aérea de Randolph Field, para la selección físicomédica, de allí se les distribuyó en las distintas escuelas militares de la Unión Americana, para su perfeccionamiento según su especialidad.

Por tanto, el grupo, de acuerdo con sus especialidades, quedó fraccionado en varios pequeños agrupamientos en la siguientes forma:

Grupo de Mecánicos de Aviación, Grupo de Armeros Administración y Servicio Médico, Grupo de Mecánicos de Radar, Grupo de Transmisiones y Grupo de Pilotos.

Para mediados de octubre y en la base de Poctello, Idaho, ya había quedado constituido el agrupamiento como un escuadrón de pelea de tipo norteamericano, que a partir de ese momento se le consideró con la denominación de Escuadrón Aéreo de Pelea 201.

No faltaron, sin embargo, durante la fase de entramiento los contratiempos y las desgracias funestas, y fue así como el 23 de enero de 1945, cae el primer aguilucho mexicano: el subteniente Crisóforo Salido Grijalva, seguido poco tiempo después, el 10 de marzo, por el teniente Javier Martínez Valle, éste último en las arenosas playas de Isla del Padre, del Estado de Texas. Fue así como la Fuerza Aérea Mexicana dio su primera aportación de sangre en la Segunda Guerra Mundial.

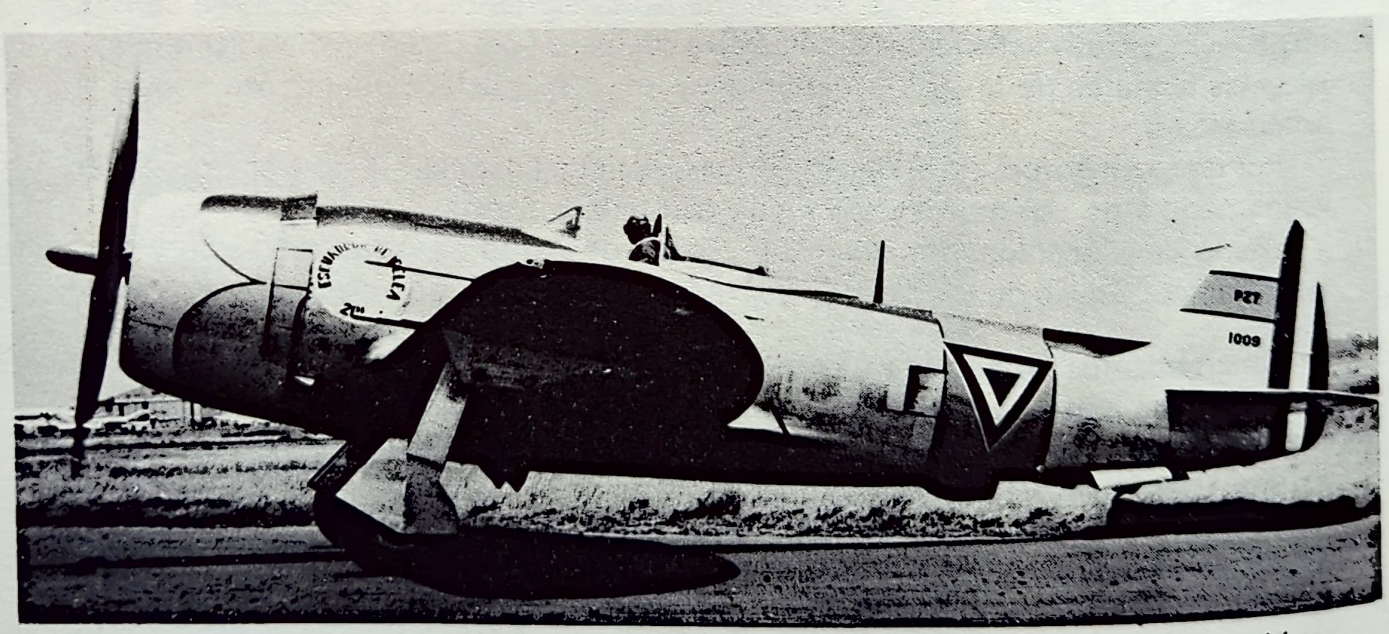
Terminado el entrenamiento de la FAEM y notificado así a la Secretaría de la Defensa Nacional el 12 de marzo de 1945, el 18 del mismo mes se inició el desplazamiento de la unidad por ferrocarril, desde Greenville, Texas, con destino al Campo Stoneman, en Pittsburgh, California.

Por fin el 27 de marzo y una vez concluidos todos los preparativos previstos, a bordo de un lanchón, la fuerza expedicionaria mexicana abandonó el puerto fluvial de Pittsburgh con destino a San Francisco, California, en donde debía abordar el transporte de tropas de 10,000 toneladas "Fairiste" del tipo Liberty que los conduciría a "algún lugar del Pacífico".

Después de treinta y tres días de navegación llegó el contingente mexicano a la Bahía de Manila, el 30 de abril de 1945. Después del desembarco y de las visitas de cortesía, una de ellas al general McArthur, comandante de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos en el Lejano Oriente, se estableció en Fort Stotsenbing, perteneciente a Clark Field, en Luzón, la Comandancia de la FAEM. De este lugar el personal de la unidad mexicana fue trasladado por ferrocarril al Campo Aéreo de Porac, en este lugar quedó establecida la unidad como parte del 58o. Grupo de Pelea del 5o. Comando de Pelea de la 5a. Fuerza Aérea.

MISIONES DE COMBATE

Las misiones de guerra fundamentales conferidas al escuadrón mexicano fueron entre otras las siguientes: Aislamiento del campo de batalla dentro del cual se desarrollaron las operaciones tácticas y estratégicas, apoyo a las tropas de superficie en la región oriental de Manila, sobre la cuenca del río Cagayan y en la parte norte de Luzón.



Aviones P-47D que el gobierno de los Estados Unidos entregó a nuestra Fuerza Aére en sustitución de los que se quedaron en las Filipinas



Avión P-47D de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana. En este tipo de avión los pilotos del Escuadrón Aéreo de Pelea 201 combatieron en Luzón, Filipinas, durante la II Guerra Mundial. La foto representa un auténtico avión mexicano de nuestra fuerza expedicionaria

De las misiones más importantes que llevó al cabo el Escuadrón 201, sobre todo aquellas realizadas al norte y al oriente de Luzón, se pueden citar las siguientes:

Misión No. 1-14, del 16 de junio en alerta sobre el área de Infante. Los once P-47 llevando como líder al teniente Espinosa Galván bombardearon y ametrallaron fuerte concentración de tropas enemigas a lo largo de Idau Creek.

Misión No. 1-17, bombardeo y ametrallamiento de posiciones enemigas al este del río Janatun.

Misión No. 1-30, desarrollada el 25 de junio fue como las anteriores, de bombardeo y ametrallamiento de posiciones enemigas.

El 8 de julio, los pilotos Carlos Varela Landini, Fernando Hernández Vega, Graco Ramírez Garrido, Julio Cal y Mayor, Amador Sámano Piña, Carlos Garduño, José Luis Pratt Ramos, Miguel Uriarte y Manuel Farías, realizaron la primera misión de largo alcance del Escuadrón 201. Esta misión, la No. 1-39, tenía el propósito de reconocer el terreno enemigo sobre Tokio y en la Isla de Formosa.

En casi todas las misiones ejecutadas las formaciones aéreas mexicanas encontraron resistencia enemiga, especialmente de fuego antiaéreo. Como las misiones ya ciatadas, muchísimas otras se ejecutaron con gran éxito, gracias al eficaz mando que ejerció el capitán Radamés Gaxiola, comandante táctico del Escuadrón 201. Tanto él, como el coronel Cárdenas Rodríguez, fueron recomendados por el general Douglas McArthur para la Legión de Honor.

LOS CAIDOS

Tanto durante la fase preparatoria, como durante las operaciones de combate mismas, hubo que lamentar la muerte de nueve elementos del Escuadrón 201. La cifra anotada representa más de un veinte por ciento del personal de pilotos en campaña y con ello se evidencia que no fueron pocos los riesgos corridos.

LOS CAIDOS EN COMBATE

Capitán P.A. Pablo Luis Rivas Martínez, el 9 de agosto de 1945. Teniente P.A. José Espinosa Fuentes, el 5 de junio de 1945. Teniente P.A. Héctor Espinosa Galván, el 16 de agosto de 1945. Subteniente P.A. Fausto Vega Santander, el 6 de junio de 1945. Subteniente P.A. Mario López Portillo, el 21 de julio de 1945.

BAJAS DURANTE EL ADIESTRAMIENTO

Teniente P.A. Javier Martínez Valle, el 12 de marzo de 1945. Subteniente P.A. Crisóforo Salido Grijalva, el 23 de enero de 1945. Teniente P.A. Roberto Gómez Moreno, el 26 de septiembre de 1945. Subteniente P.A. Hugo González, el 9 de julio de 1945.

EL REGRESO A LA PATRIA

A mediados de octubre de 1945, el comandante de la FAEM había recibido instrucciones para llevar a cabo el desplazamiento de las fuerzas a su mando, rumbo a América.

Dispuesto todo lo necesario, se inició el movimiento de los primeros elementos de la FAEM acantonados en Clark Field, hacia Manila, puerto de embarque previamente señalado de donde zarpó el "Sea Marlin" transporte de tropas, con rumbo a San Francisco, California, siguiendo la ruta del Pacífico del Norte; era el 22 de octubre de 1945.

La travesía se cubrió sin escalas, las 7,000 millas se recorrieron en veintitrés días de navegación consecutiva. Por fin el 13 de noviembre hizo su entrada en la Bahía de San Francisco, California, el "Sea Marlin". De allí el contingente mexicano fue trasladado a San Pedro, al otro lado del canal en donde ya se encontraba dispuesto frente al muelle un convoy compuesto por nueve carros pullman, un carro cocina y dos carros caja, con órdenes para conducir a nuestras tropas a Laredo, Texas.

Después de un venturoso viaje terrestre la FAEM y el tren que la conducía hizo su entrada triunfal en los andenes de la estación de Buenavista, el 18 de noviembre de 1945.

La misión estaba cumplida.

PILOTOS AVIADORES DEL ESCUADRON 201 QUE ESTUVIERON EN EL FRENTE DE COMBATE EN FILIPINAS.

Cap. Radamés Gaxiola — Comandante, Tte. Miguel Moreno Arreola, Tte. José Luis Barbosa Cerda, Tte. Raúl García Mercado, Tte. Carlos Rodríguez Corona, Tte. Praxedis López Ramos, Tte. Amadeo Castro Almanza, Tte. David Cerón Bedolla, Tte. Jacobo Estrada Luna, Tte. Manuel Farías Rodríguez, Tte. Reynaldo Pérez Gallardo, Tte. Guillermo García Ramos, Tte. Carlos Garduño Núñez, Tte. Fernando Hernández Vega, Tte. Roberto Legorreta Sicilia, Tte. Julio Cal y Mayor Sauz, Tte. José Luis Pratt Ramos, Tte. Graco R. Ramírez Garrido, Tte. Joaquín Ramírez Vilchis, Tte. Justino Reyes Retana, Tte. Amador Samaño



Subteniente P.A. Fausto Vega Santander



Teniente P. A. Héctor Espinosa Galván

PILOTOS AVIADORES MUERTOS HEROICAMENTE EN COMBATE EN EL ARCHIPIELAGO DE FILIPINAS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

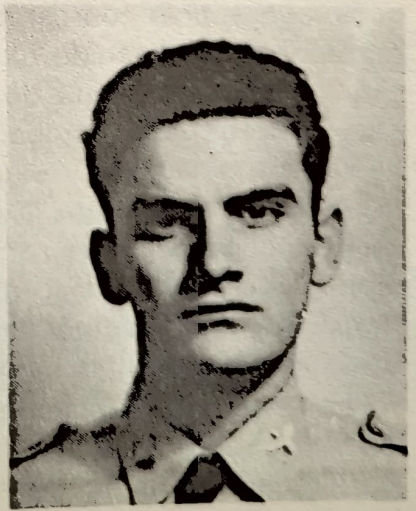
Capitán P.A. Pablo Rivas Martínez



Teniente P.A. José Espinosa Fuentes



Subteniente P.A. Mario López Portillo



Piña, Tte. Angel Sánchez Rebollo, Tte. José Miguel Urarte Aguilar, Tte. Roberto Urías Aveleyra, Tte. Carlos Varela Landini y Tte. Jaime Cenizo Rojas.

DESINTEGRACION DE LA FAEM

Las órdenes fueron precisas y terminantes: "Por disposición del C. Presidente de la República, y en virtud de haber terminado las causas que motivaron su creación, con fecha 1o. de diciembre próximo cesa la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, continuando en servicio a disposición de la Dirección de Aeronáutica Militar el Escuadrón Aéreo "201", debiendo quedar el personal de que consta a disposición de sus respectivas dependencias para que se les dé nuevo destino".

En esta forma se cerró un capítulo más de la brillante historia de nuestra Fuerza Aérea Mexicana.

MEXICO, LOS LOCKHEED Y LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

A fines de 1936, los agentes de la España Republicana iniciaron las negociaciones para obtener aviones de segunda mano, buscando incrementar su poderío aéreo para combatir a los escuadrones alemanes e italianos que estaban siendo enviados en contra de ellos por las fuerzas insurgentes de Francisco Franco.

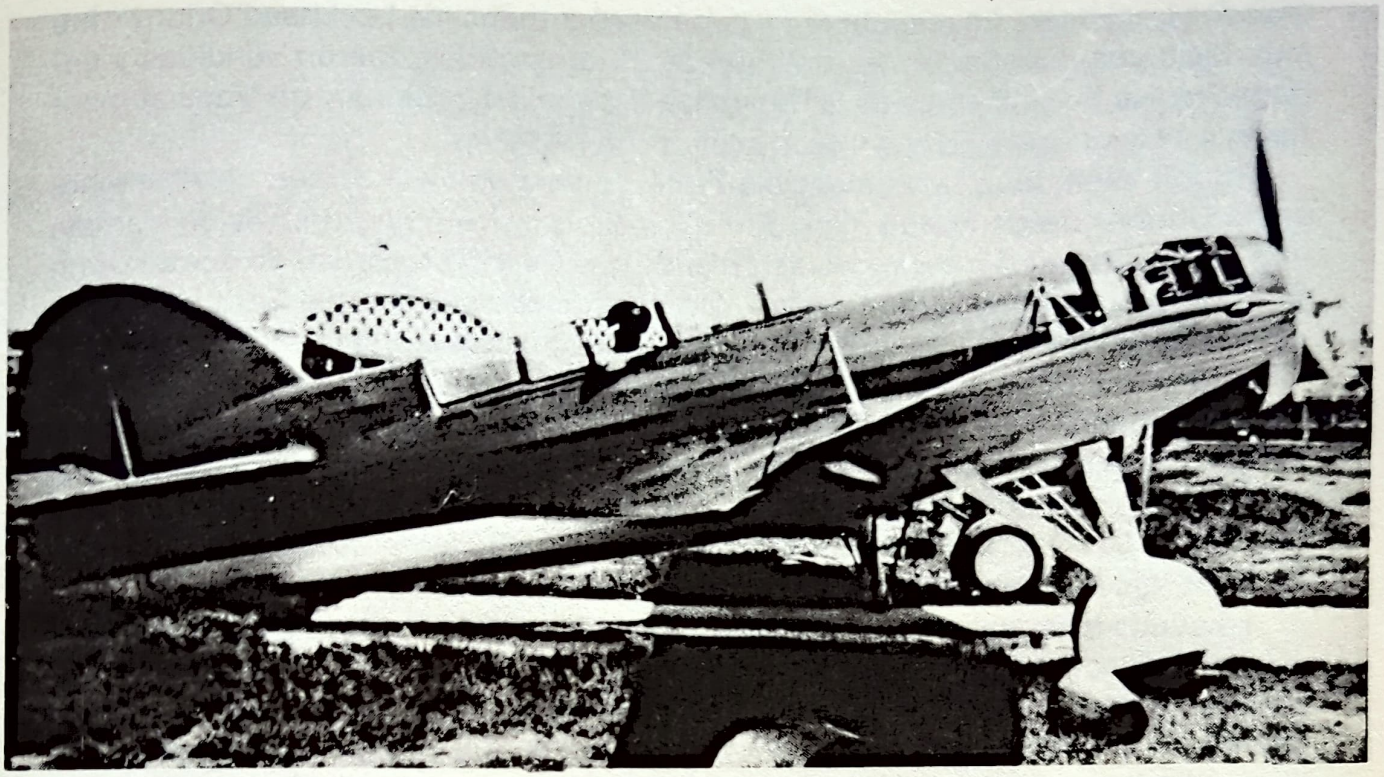
La Rusia Soviética mandó hombres y aviones, había también apoyo abierto para los leales y su causa, en Francia y en México.

Los Estados Unidos se esforzaban para mantener una política de no intervención, pero hubo complicaciones para imponer embargos a los materiales de guerra. En vista de que había docenas de usados, pero bien construidos aviones para venta en América, no era sino natural que éstos fueran comprados por los Republicanos, tan desesperados por los aeroplanos, que podían pagar los altos precios que se les pedían.

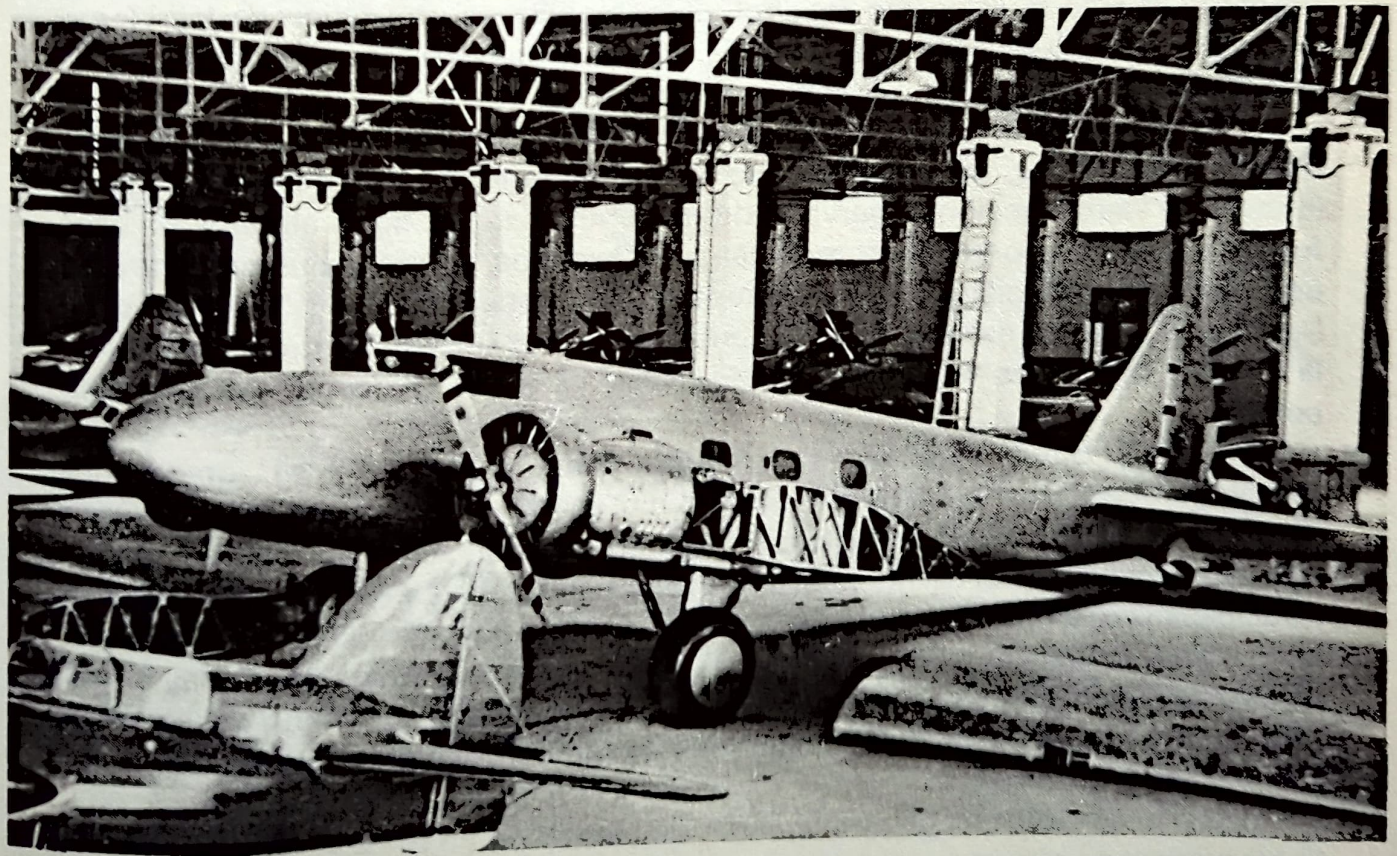
Las utilidades a ganar en semejante tráfico eran considerables, y era natural que algunas personas se dedicaron a suplir los aviones requeridos. Era un negocio subrepticio con cambios e intermediarios, falsos frentes, "compañías importadoras" y el rápido movimiento de "ciudadanos de nacionalidad desconocida". El Departamento de Estado desaprobaba los negocios, pero poco podía hacer para frenar los embarques cuando una licencia de exportación a bonafide había sido solicitada y expedida.

A través de agentes la American Airways había obtenido un buen precio de los Republicanos para su anticuada y fuera de moda flota de Curtiss Condors y un monoplano Vultee VI; lo mismo hizo la TWA con sus Fleetsters y Northrops. Harry Richman mandó también al otro lado del mar su trasatlántico Vultee Special, con el nombre Lady Peace irónicamente pintado en su fuselaje.

Los españoles sabían de la velocidad y capacidad de carga de los Lockheed y los buscaban muy en especial. Era tarea de los agentes escudriñar los alrededores a fin de encontrar proveedores que les satisficieran los co-



Aviones Bellanca "Flash" que iban a España. La revolución terminó antes de que estos aviones pudieran llegar. Abandonados en el puerto de Veracruz, la Fuerza Aérea Mexicana se incautó de ellos, poniéndolos a su servicio



Estos Boeing 247-D, siguieron la misma suerte que sus compañeros los Bellanca. Pasaron después al servicio de la aviación comercial mexicana

diciados Lockheed. La respuesta a "¿Qué pasó a todos los Lockheed Orion?" fue muy fácil: una docena tal vez, del total de 35 construidos, fueron vendidos y entregados a la Fuerza Aérea de la República Española. Un Sirius y un Vega aumentaron a 14 los Lockheed que vieron acción con los leales.

Rudolf Wolf, Inc., una ostensible firma de paja de Wall Street, abiertamente envió Oriones desde Nueva York. Entre los exportados figuraron tres de Varney, uno de Northwest Airways y los aeroplanos que fueron propiedad de doctor John R. Bunkley y de Miss Laura Ingalls. Wolf consignaba sus aeroplanos a un agente vendedor en Holanda y se iban a ultramar enhuacalados sobre la cubierta del S.S. "President Harding" o del vapor holandés "Waalhaven". De Holanda los aviones eran entregados a los simpatizadores franceses de la causa republicana y volados directamente a los frentes de batalla. Los dos Orion de Swissair fueron adquiridos en Francia y enviados directamente. El piloto F.G. Tinker menciona en su libro *Some Still Live* sobre la Guerra Civil Española "a un brillante transporte Lockheed de color rojo que era piloteado por el norteamericano teniente Rose-Marie".

La ayuda a los leales con aeroplanos, comida y municiones fue especialmente vigorosa desde México. Los aeroplanos eran obtenidos bajo la dirección del general Roberto Fierro y el muy conocido piloto Fritz Bieler, un ciudadano alemán de partidarismo mixto, y por Carlos Panini que estaba por organizar una línea aérea.

El general Fierro envió dos de sus aviones personales, el Sirius Anáhuac con el que había hecho el famoso vuelo Nueva York-México en 1930 y el Vega, un veterano de los días de la empresa aérea CAT. Estos fueron embarcados vía Veracruz directo a un puerto español, en compañía de otro Orion de las Líneas Aéreas Occidentales y de tres más que fueron propiedad, en otros tiempos, de operadores petroleros de Oklahoma y Texas.

Algunos de los aviones embarcados desde México fueron capturados por las fuerzas insurgentes, pero se cree que la mayor parte de los Lockheed llegaron intactos y vieron acción al servicio de la República. Sin duda algunos de ellos fueron usados como transportes de carga y pasajeros, yendo y viniendo entre los depósitos de suministros y los diferentes frentes de batalla. El americano Ed Lyons que peleó en esa guerra acostumbraba a volar un Vega entre Quintanar de la Zarga y Madrid en tales misiones. El recuerda de un Orion con base en Barcelona.

El blanco Sirius Anáhuac y el negro Orion Auto-da-Fe se rumora que fueron derribados en llamas sobre Madrid. Equipado con ametralladoras, el Orión Dr. Brinkley III fue usado como caza. Fue derribado o se estrelló cuando aparentemente aún llevaba el nombre del doctor y su matrícula americana. Las agencias noticiosas propalaron la noticia de que ambos, el avión y Brinkley habían muerto en la pelea. El doctor se encontraba incomunicado en su yate frente a las costas de Nueva Escocia en gira de verano, y más tarde esto le proporcionó considerable problema para explicar y convencer a sus amigos y parientes que estaba sano y salvo y lejos de España.

Como nota curiosa a la participación de Lockheed en la Guerra Civil Española la tenemos en un avión checolosvaco, el trimotor L'Avia 51. Este avión fue desarrollado por un individuo llamado Nebesar, que había trabajado como ingeniero

aerodinamista con la Detroit Aircraft y que después regresó a su nativa Praga. Forma de cigarro, perfilado con cowling, pantalones; el avión claramente mostraba la influencia en el diseñador de los días en la ciudad del automovilismo. El avión era en su mayor parte de metal y poco bonito, pero sus dos motores Aviar R-12 a los lados eran muy suavemente perfilados dentro de las alas cantilever.

Unicamente tres trimotores de siete plazas de Nebesar fueron construidos por la Czechoslovak Aircraft Works. Fueron primero vendidos en Estonia pero luego fueron embarcados para España. En el camino de su entrega, el viejo vapor que los transportaba se hundió sin dejar huella.

EPIGRAFE AL CAPITULO V

Al término de la rebelión escobarista, y posteriormente al año de 1929, la Fuerza Aérea Mexicana, queda organizada en dos regimientos aéreos, dotados de moderno equipo importado.

El Primer Regimiento Aéreo se formó con tres escuadrillas: La primera de ellas equipada con biplanos Chance Vought O2U-4; la segunda con aviones Douglas O2M con motor Pratt-Whitney Hornet de 1,000 H.P. y la tercera escuadrilla tenía once Bristol Fighters, de manufactura inglesa.

En este regimiento, elemento humano y equipo de vuelo, eran para esta fecha veteranos experimentados en varias acciones bélicas. El Segundo Regimiento Aéreo fundado en el año de 1932, integrado también con tres escuadrillas estaba equipado en su totalidad con biplanos Chance Vought O2U-4, de manufactura nacional. A estos aviones se les conocía como los "Corsarios Azcárate".

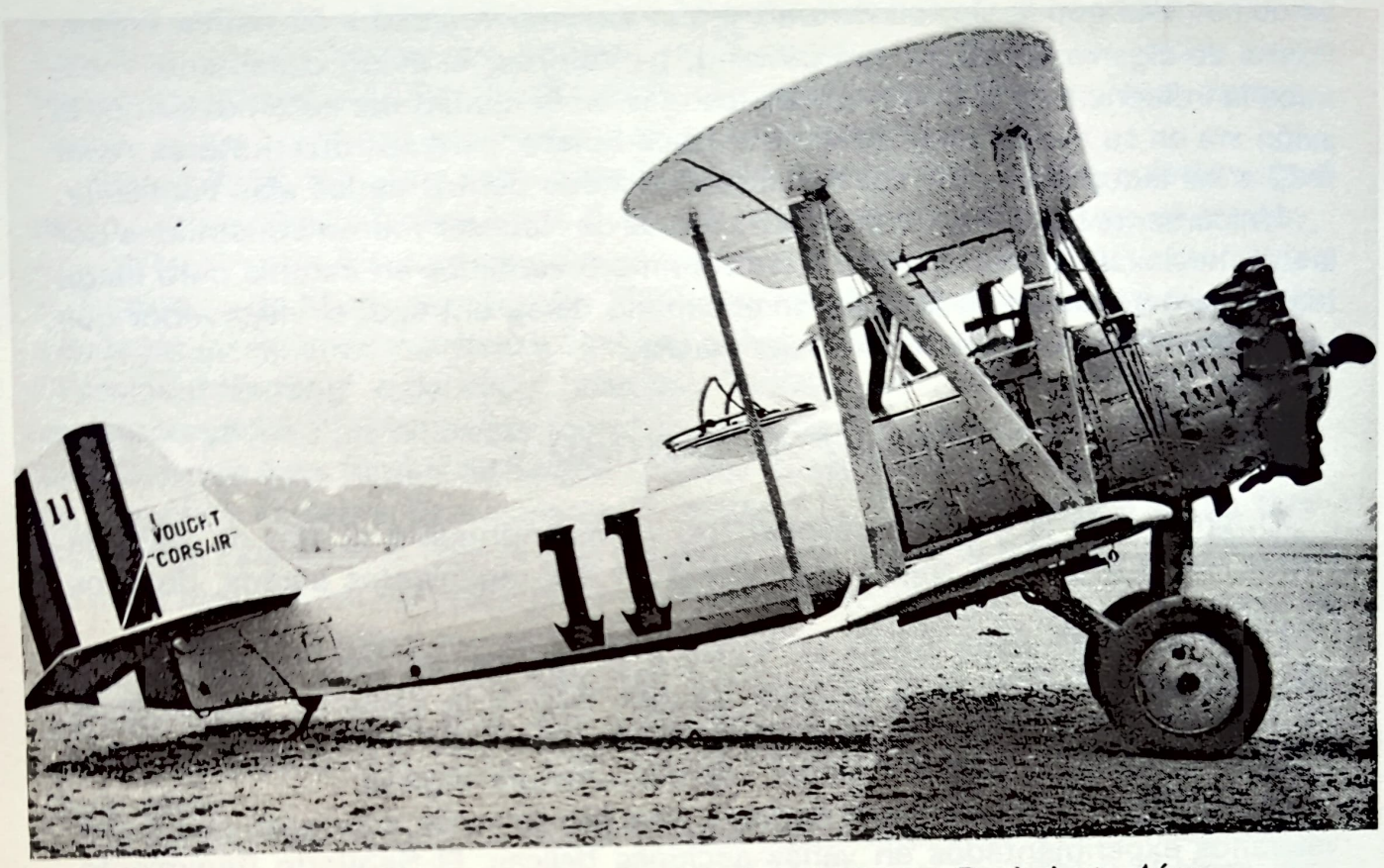
La jefatura de estos regimientos aéreos se alternó frecuentemente entre los coroneles Fierro, Lezama y Gustavo "El Negro" León, y otros jefes del arma.

Los hangares del Primer Regimiento Aéreo localizados en el lindero norte del Campo de Balbuena, ostentaban en sus frontispicios los nombres de: Roberto Diez Martínez y Emilio Carranza.

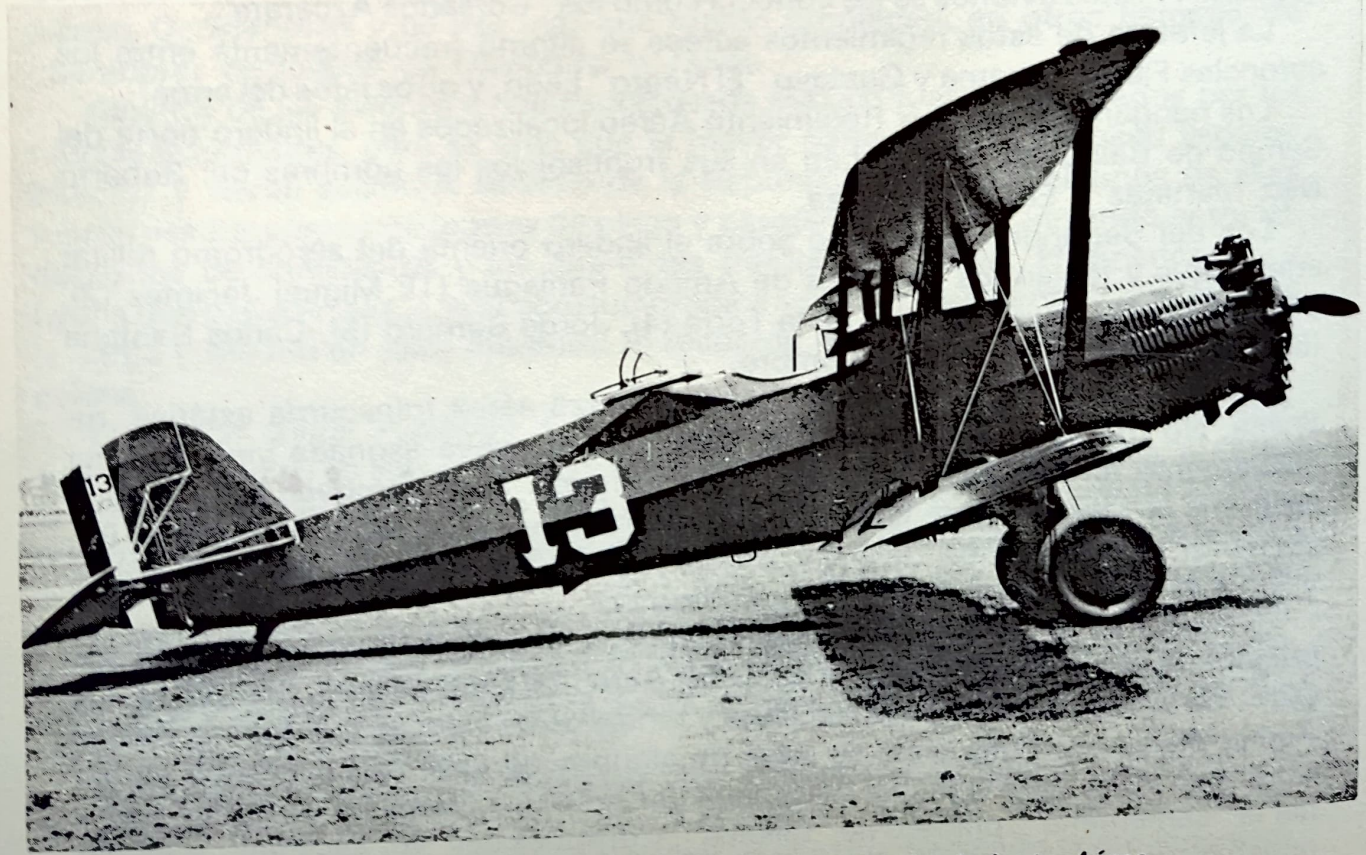
Los del Segundo Regimiento sobre el lindero oriente del aeródromo militar eran nueve y tenían los nombres de Amado Paniagua (1), Miguel Jacintez (2), José Rivera (3), Luis Preciado de la Torre (4), Jorge Bernard (5), Carlos Santana (6), los otros tres no tenían nombre.

Así las cosas, la vida diaria en nuestra fuerza aérea tránscurría estática, rutinaria. No fue sino hasta el año de 1938, que la nueva asonada vino a poner nuevamente en marcha a los aguiluchos militares. Para combatir a la rebelión cedillista, la Secretaría de Guerra y Marina dotó de nuevo equipo al Primer Regimiento. Los veteranos O2U-4 y Bristol Fighter fueron reemplazados respectivamente por Vought V-99M y Consolidated.

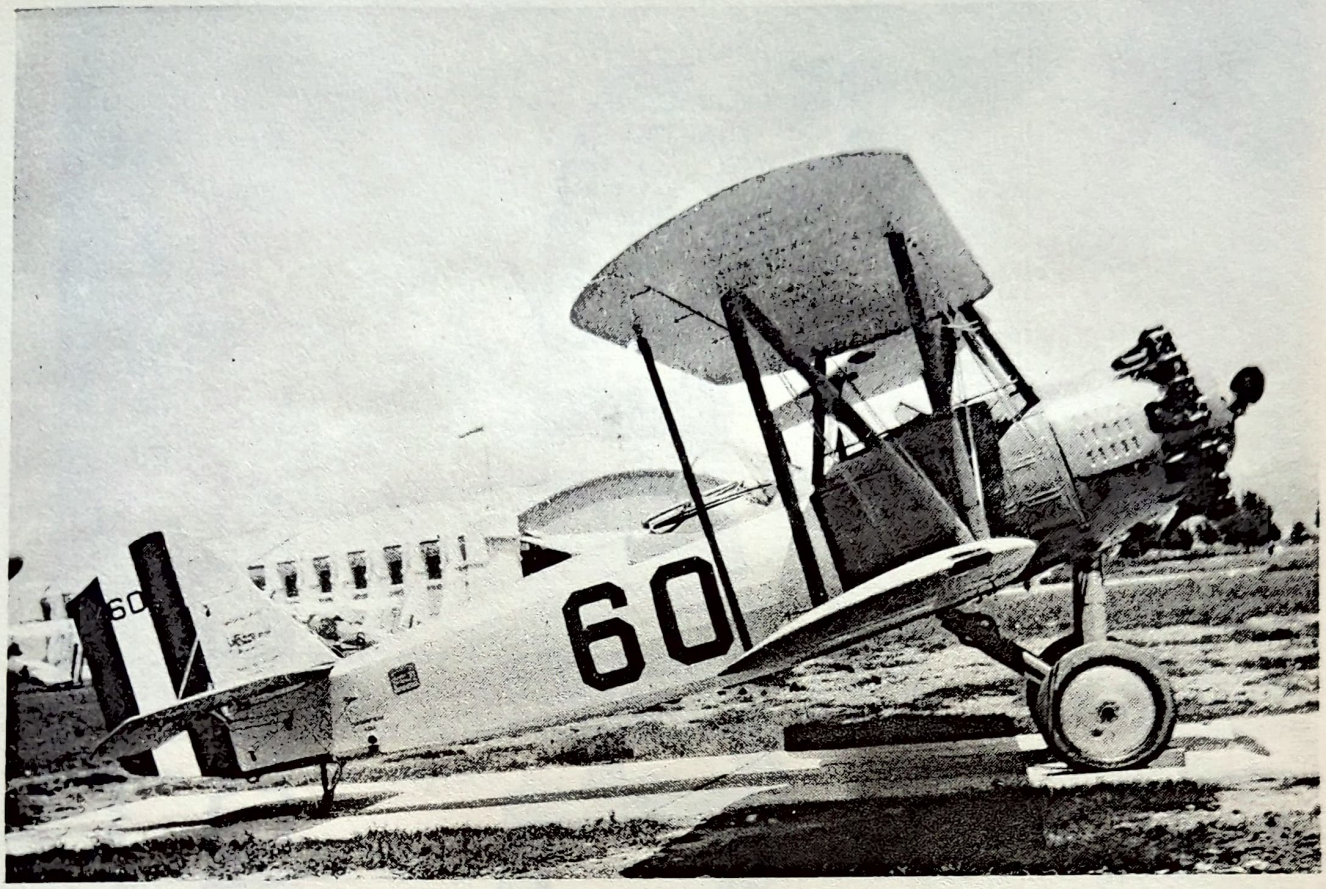
Transcurrieron los años, los estudiosos de la historia de nuestra aviación nos preguntamos: ¿a dónde fueron a parar los Avro, los De Havilland, los O2U-4, los O2M, los Bristol, los Corsarios Azcárate y tantos otros aviones que tuvo la Fuerza Aérea Mexicana? Pues bien, se sabe de algunos de ellos que acabaron en accidentes aéreos, pero la mayor parte, una vez retirados de los escuadrones iban a dar al "cementerio", primero de "talleres", y después del "4o. Escalón", y allí terminaban de envejecer parados en el corralón. Venía el hacha, e iban a dar al



Chance Vought "Corsair" del 1er. Escuadrón del Primer Regimiento Aéreo



Douglas 02M del Segundo Escuadrón del Primer Regimiento Aéreo



En 1932 la fábrica de aviones Juan F. Azcárate, S. en C. construyó en México, con licencia de la Chance Vought, los "Corsarios Azcárate" (modelo O2U-4) para los tres escuadrones del Segundo Regimiento Aéreo

"kilo", ninguno se preservó como recuerdo para generaciones posteriores, en el Museo de Aviación.

El 28 de mayo de 1942, nuestro país le declara la guerra a Italia, Alemania y al Japón. Para cumplir con tal responsabilidad México no cuenta más que con su Fuerza Aérea para hacerse presente en los campos de batalla de la Segunda Guerra Mundial. Nuestros pilotos aviadores serán por azares del destino los únicos militares mexicanos que sabrán lo que es una guerra a nivel mundial.

El programa "Lend and Lease" del Presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt, da a la Fuerza Aérea Mexicana por primera y única vez en su historia, equipo aéreo de primera fila.

Así fueron llegando en cronológica sucesión los AT-6, A-24, AT-11, C-45, los famosos C-47, los C-60, B-25 y los P-47 del Escuadrón 201.

La organización misma de la fuerza aérea cambió, la nueva modalidad se ajustó más a la de la fuerza aérea de nuestros vecinos del otro lado del río Bravo.

De allí en adelante, se ha conservado el mismo equipo hasta nuestros días con algunas salvedades. En las postrimerías del régimen ruizcortinista, el subjefe del Estado Mayor Presidencial, general brigadier P.A. Radamés Gaxiola compró los North American T28, que fueron paulatinamente reemplazando a los AT-6. También se compraron en esa época algunos Stearman PT-17 para el Colegio del Aire.



Logotipo usado en los aviones fabricados por Juan F. Azcárate



Escuadrón Aéreo 200 integrado por aviones de pelea a reacción DeHavilland Vampire MK-III

Fue el general de división P.A. Roberto Fierro, durante su última gestión en la jefatura de la FAM, quien dio a ésta sus primeros aviones a reacción. Se formaron: el Escuadrón 200 de pelea con cazas De Havillaud Vampiro MKIII, y el Escuadrón 202 con quince Lokheed T-33, biplazas.

Además, con aviones DC-3, DC-4 y DC-6, equipo que fue de Mexicana de Aviación, Aeronaves de México, Aerovias Guest y Servicios Especiales, S.A., se aumentó el Escuadrón de Transportes Pesados con C-54 (DC-4) C-118 (DC-6) y un Douglas DC-7B que donó la American Airlines.

Han ocupado la jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana, en sucesión cronológica los siguientes:

Mayor Alberto Salinas Carranza	1915-1918
Ing. Juan Guillermo Villasana	1919
Mayor Samuel Amézquita Liceaga	1920
Cap. P.A. Roberto Diez Martínez	1920
Cap. P.A. Rafael Ponce de León	1921
Corl. P.A. Rafael O'Neil	1922
Gral. P.A. Gustavo Salinas Camiña	1922-1925
Gral. Miguel S. González	1926
Gral. José Luis Amezcua	1927-1928
Gral. Ing. Juan F. Azcárate	1929-1930
Gral. Pedro Caloca Larios	1931-1932
Gral. Leobardo C. Ruiz	1933-1934
Corl. P.A. Roberto Fierro V.	1935-1936
Gral. P.A. Samuel Rojas Razo	1937-1938
Gral. P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez	1946-1952

Gral. Brig. P.A. Alberto Vietiz y V.	1952-1954
Gral. Div. P.A. Alfonso Cruz Rivera.	1954-1959
Gral. Div. P.A. Roberto Fierro V.	1959-1964
Gral. de Brigada P.A. José G. Vergara A.	1964-1970
Gral. de Div. P.A. Roberto Salido Beltrán	1970.

CAMPOS DE ATERRIZAJE
Aeródromos Militares

Los vastos campos de Balbuena fueron escogidos por el destino para convertirse en la cuna de la aviación mexicana.

Terrenos que formaban parte de la antigua Hacienda de Balbuena fueron cedidos al patrimonio nacional por sus propietarios, los señores Arturo y Alberto Braniff, al finalizar la primera década de este siglo.

Estos campos una vez convertidos en aeródromo, fueron escenario del primer vuelo de un aeroplano sobre el Valle de Anáhuac.

Balbuena fue, por lo tanto, el primer aeródromo con que contó nuestro país. La Revolución y su primera Escuadrilla Aérea Constitucionalista fueron responsables de la creación de varios aeródromos militares en diferentes puntos del territorio nacional.



Escuadrón Aéreo 202. Aviones a reacción Lockheed T-33 adquiridos para la Fuerza Aérea durante la gestión del general P. A. Roberto Fierro

Cronológicamente y a partir de 1913, en que el Cuerpo de Ejército del Noroeste, comandado por el general Alvaro Obregón, estableció un campo de "maniobras aéreas" cercano a la plaza de Guaymas, le sigue Chihuahua preparado por el capitán Federico Cervantes, de donde operaría el avión traído a Ciudad Juárez por el piloto demostrador norteamericano Harold Kantner, destinado al Cuerpo de Ejército del Norte. Mapula vino después.

Luego Saltillo en donde William A. Staats entregó al mayor Alberto Salinas los dos Moran-Saulnier para la flotilla constitucionalista.

Sigue: Lechería y el Hipódromo de Peralvillo. Durante la ocupación de la ciudad de México, conforme al Convenio de Teoloyucan. Playa Norte en el Puerto de Veracruz, Hecelchacan y Campeche; durante las operaciones en la península yucateca del general Salvador Alvarado. Chila en el noreste del país.

En el año de 1930 había en México bajo control de la Secretaría de Guerra y Marina, los siguientes aeródromos militares: Toluca, Querétaro, Tuxpan, Aguascalientes, Campeche, Mérida y Cerro Loco, cerca de Ixtepec, Oaxaca.

Con el tiempo algunos de estos aeródromos militares sirvieron a la aviación civil. Fuéronse desarrollando hasta convertirse algunos de ellos en grandes aeropuertos internacionales donde operan diariamente las más grandes aeronaves comerciales del mundo.

CAMPOS DE ATERRIZAJE.

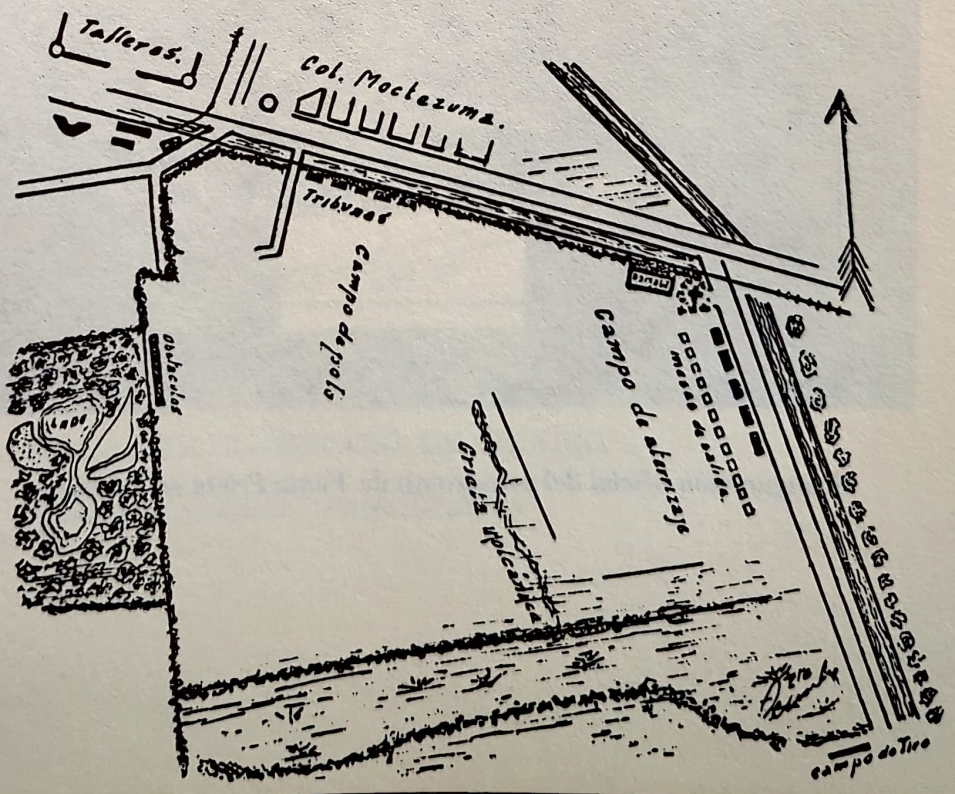
AERODROMO MILITAR.

DISTRITO FEDERAL. — NUM. 1.—MEXICO.

Campo Militar de Valbuena.

MÉXICO

(1)



Cronológicamente y a partir de 1913, en que el Cuerpo de Ejército del Noroeste, comandado por el general Alvaro Obregón, estableció un campo de "maniobras aéreas" cercano a la plaza de Guaymas, le sigue Chihuahua preparado por el capitán Federico Cervantes, de donde operaría el avión traído a Ciudad Juárez por el piloto demostrador norteamericano Harold Kantner, destinado al Cuerpo de Ejército del Norte. Mapula vino después.

Luego Saltillo en donde William A. Staats entregó al mayor Alberto Salinas los dos Moran-Saulnier para la flotilla constitucionalista.

Sigue: Lechería y el Hipódromo de Peralvillo. Durante la ocupación de la ciudad de México, conforme al Convenio de Teoloyucan. Playa Norte en el Puerto de Veracruz, Hecelchacan y Campeche; durante las operaciones en la península yucateca del general Salvador Alvarado. Chila en el noreste del país.

En el año de 1930 había en México bajo control de la Secretaría de Guerra y Marina, los siguientes aeródromos militares: Toluca, Querétaro, Tuxpan, Aguascalientes, Campeche, Mérida y Cerro Loco, cerca de Ixtepec, Oaxaca.

Con el tiempo algunos de estos aeródromos militares sirvieron a la aviación civil. Fuéronse desarrollando hasta convertirse algunos de ellos en grandes aeropuertos internacionales donde operan diariamente las más grandes aeronaves comerciales del mundo.

CAMPOS DE ATERRIZAJE.

AERODROMO MILITAR.

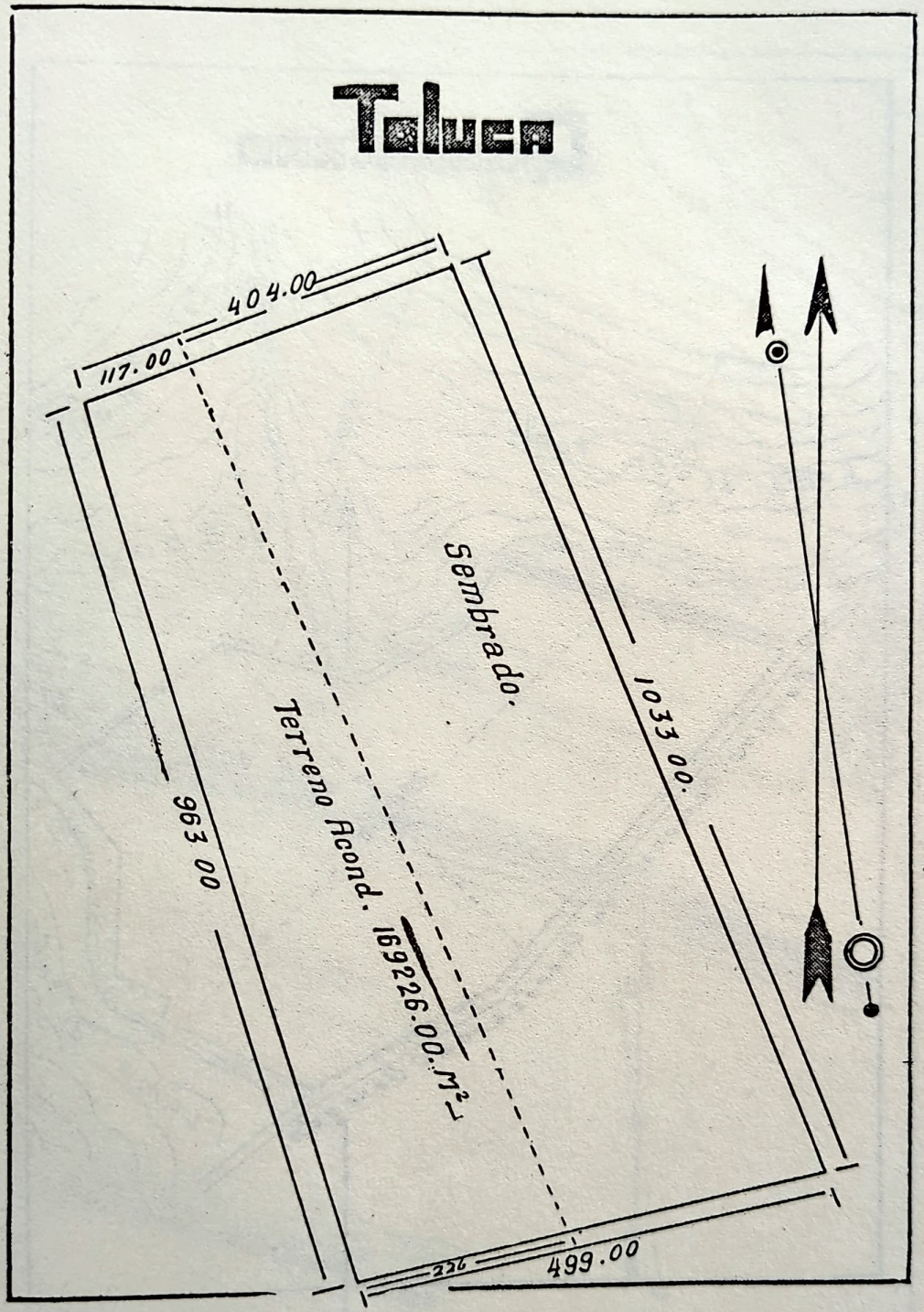
DISTRITO FEDERAL. — NUM. 1.—MEXICO.

Campo Militar de Valbuena.





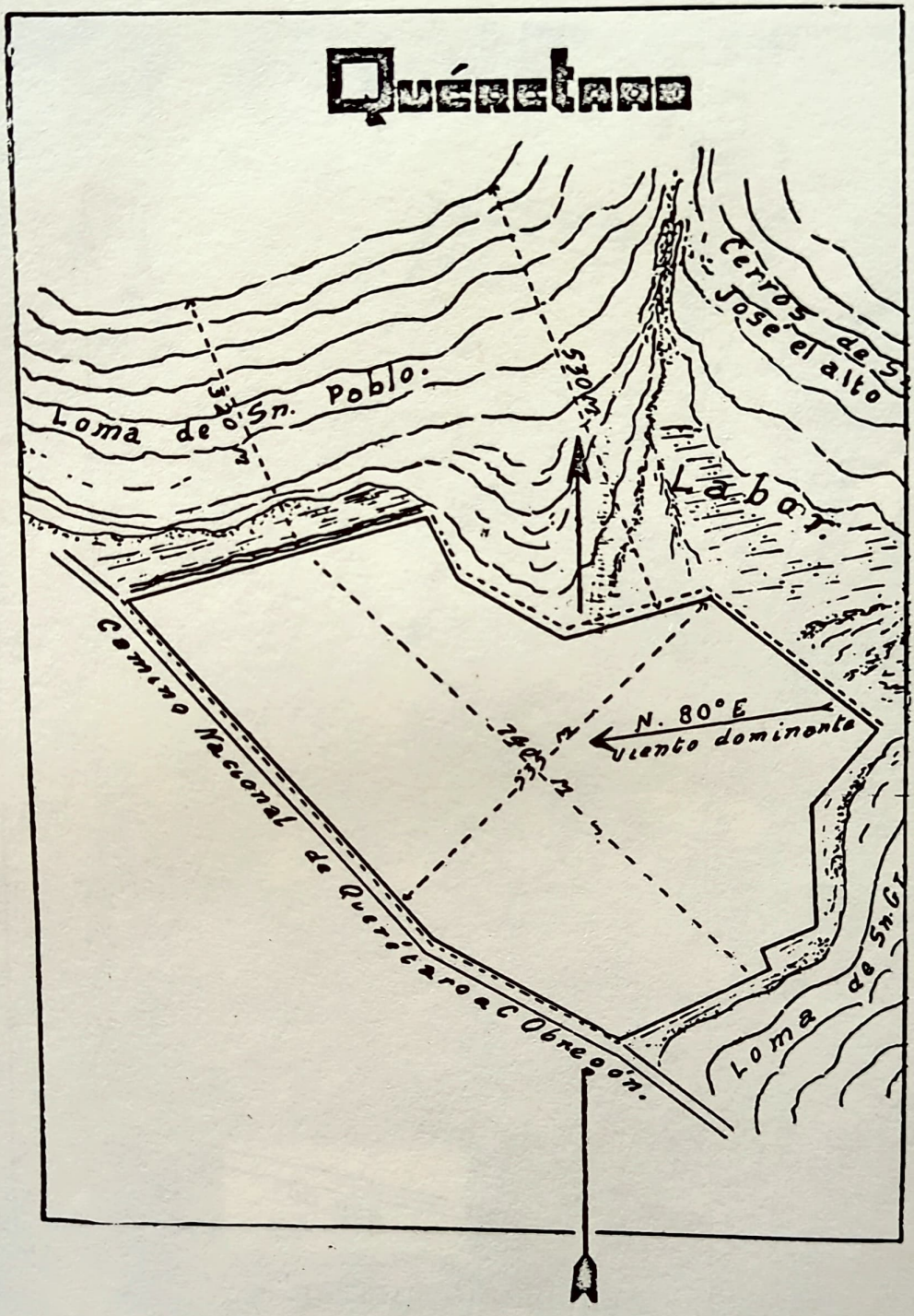
Inauguración oficial del aeródromo de Venta Prieta en Pachuca



AERODROMO MILITAR.

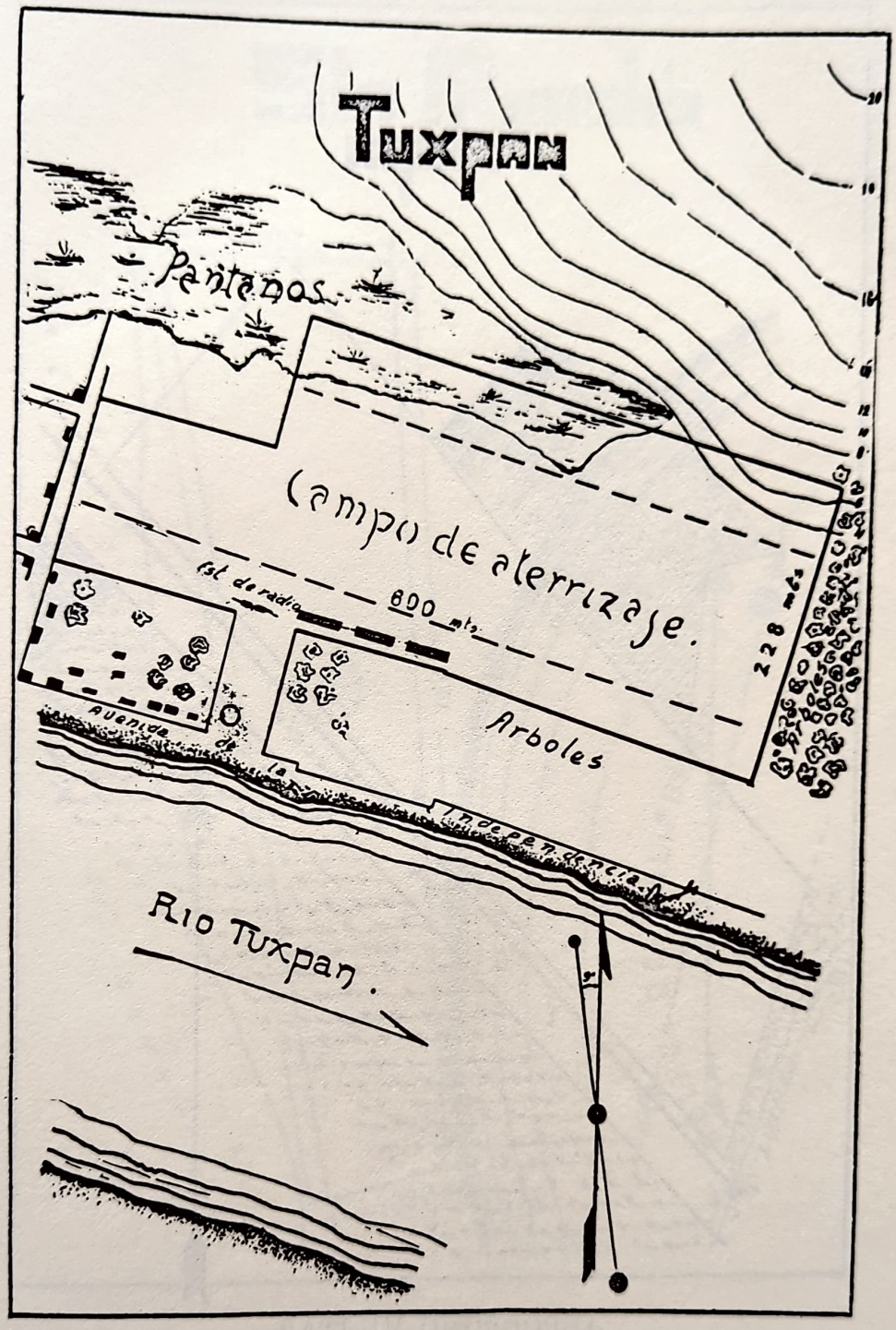
TOLUCA,—NUM. 2.—ESTADO DE MEXICO.

Campo de aterrizar "Pablo L. Sidar."



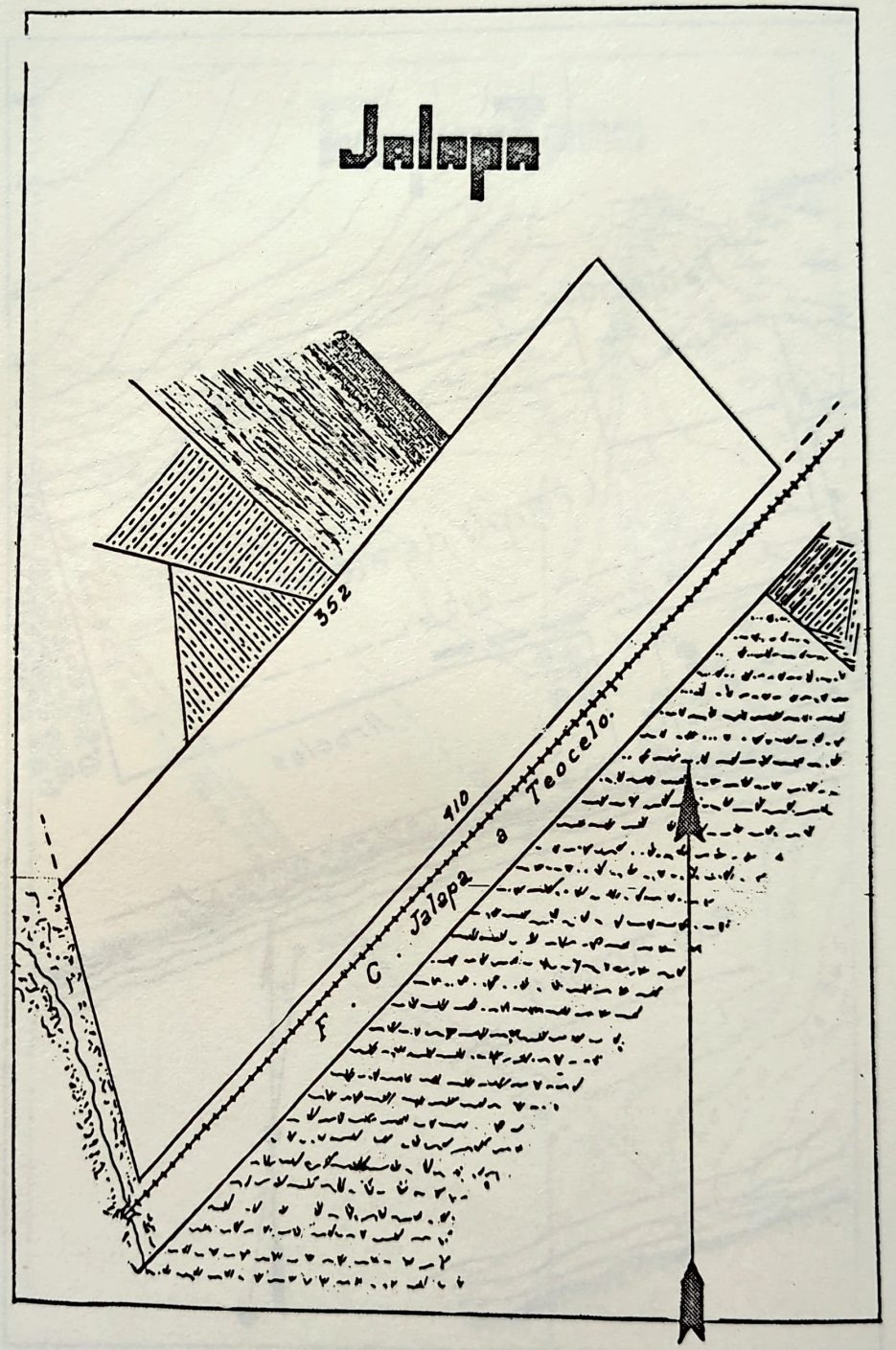
AERODROMO MILITAR.

NUM. 3.—QUERETARO.



AERODROMO MILITAR.

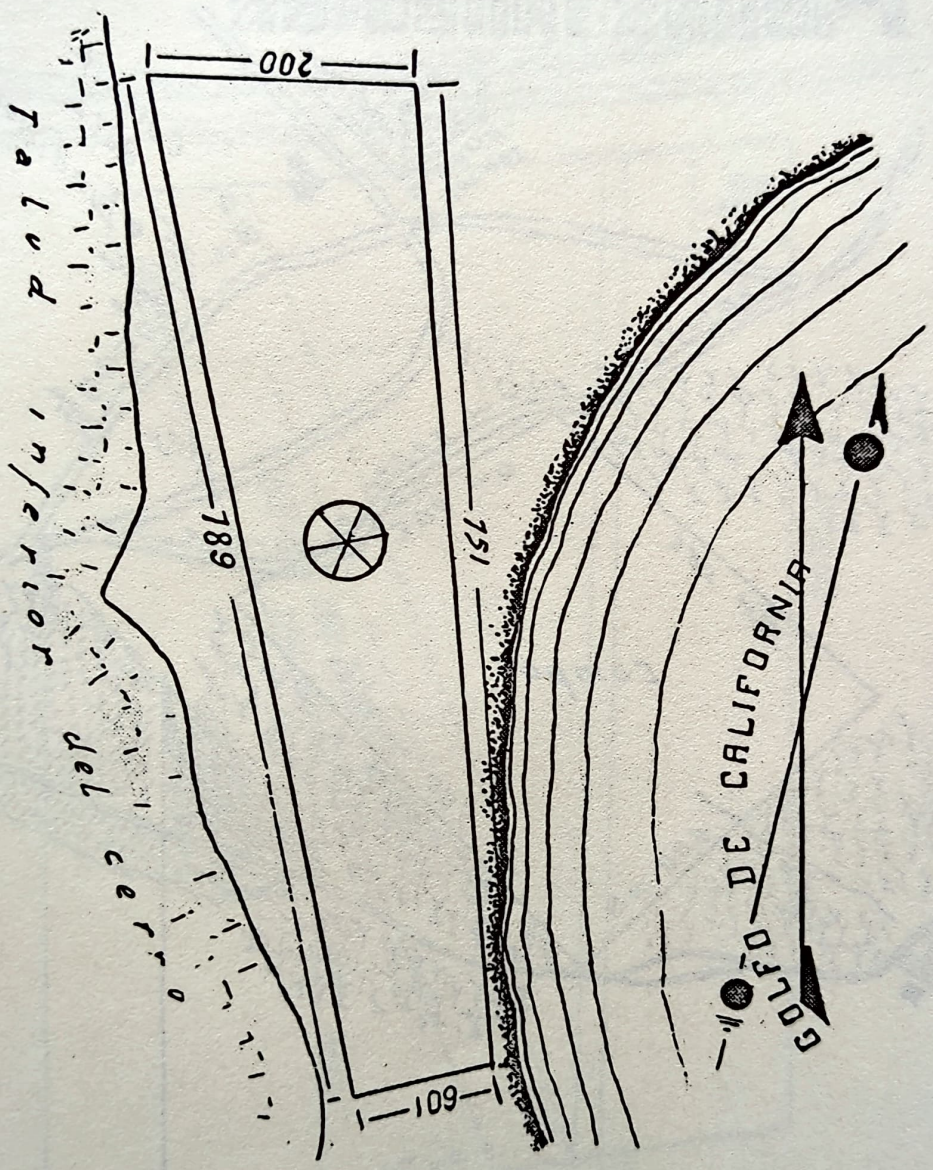
TUXPAN.—NUM. 4.—VERACRUZ.



AERODROMO MILITAR.

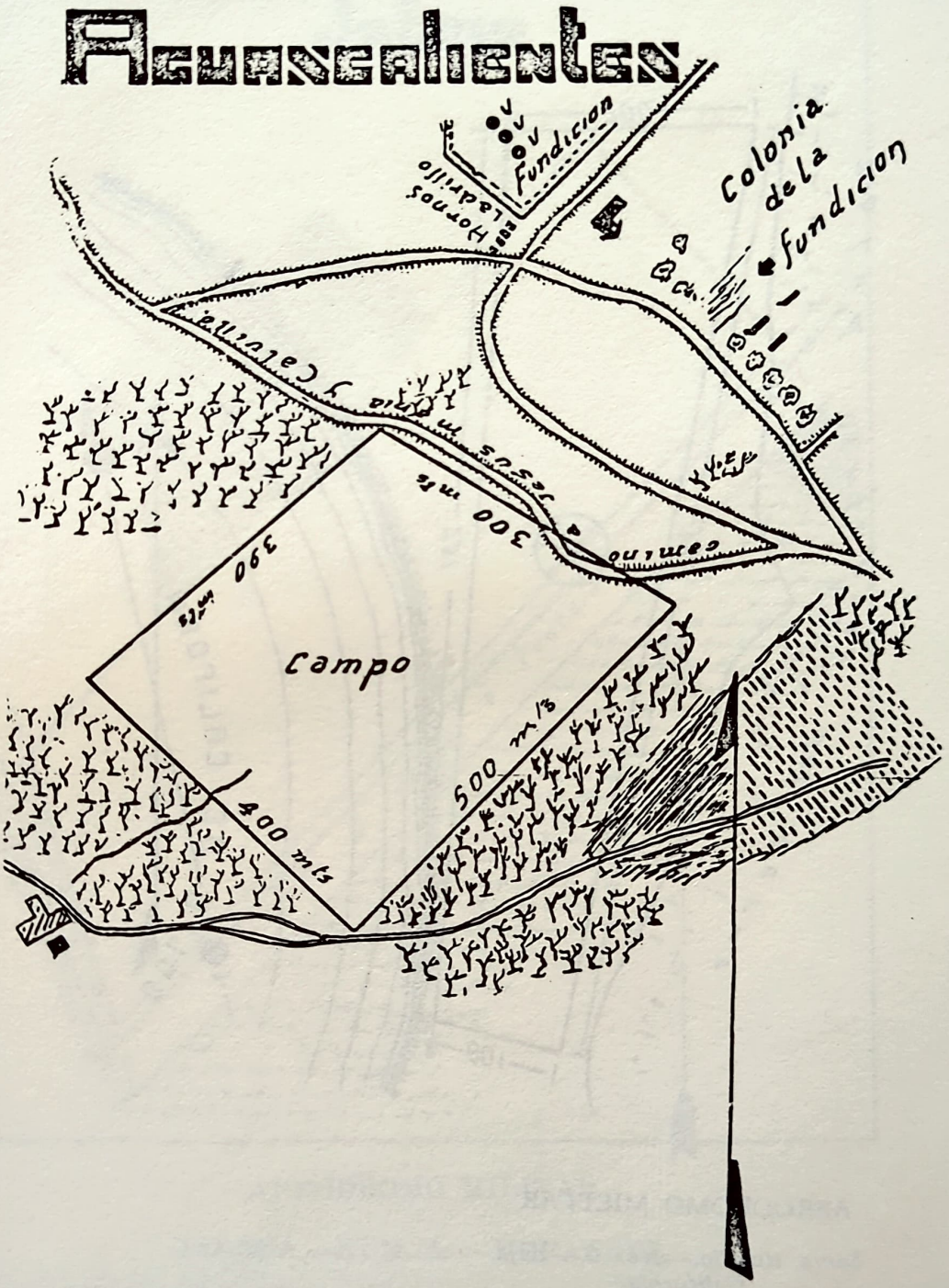
JALAPA.—NUM. 5.— VERACRUZ.

Sta Rosalía

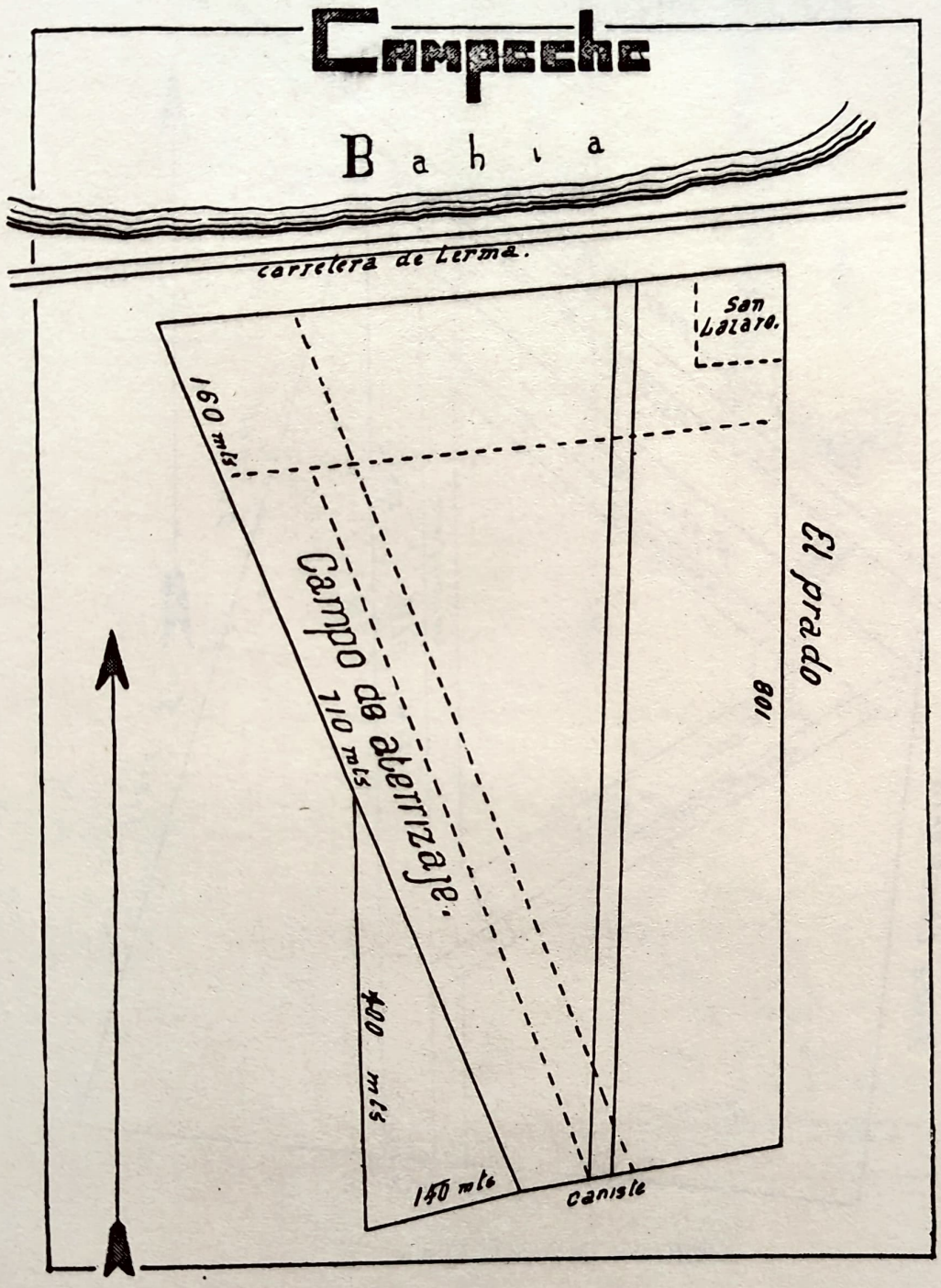


AERODROMO MILITAR.

Santa Rosalía.—No. 6.—Baja California.

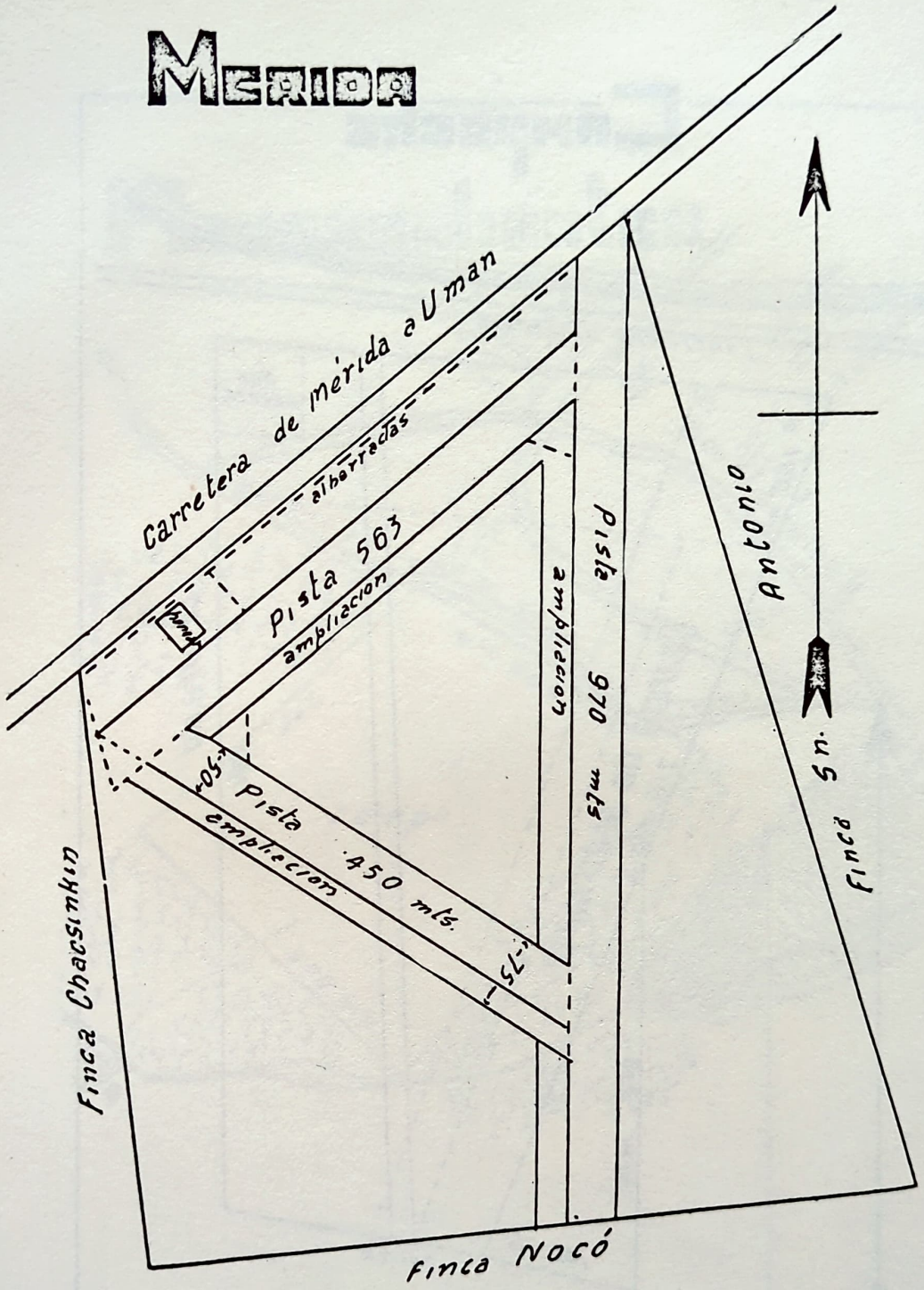


AERODROMO MILITAR.—NUM. 7.—AGUASCALIENTES.



AERODROMO MILITAR.

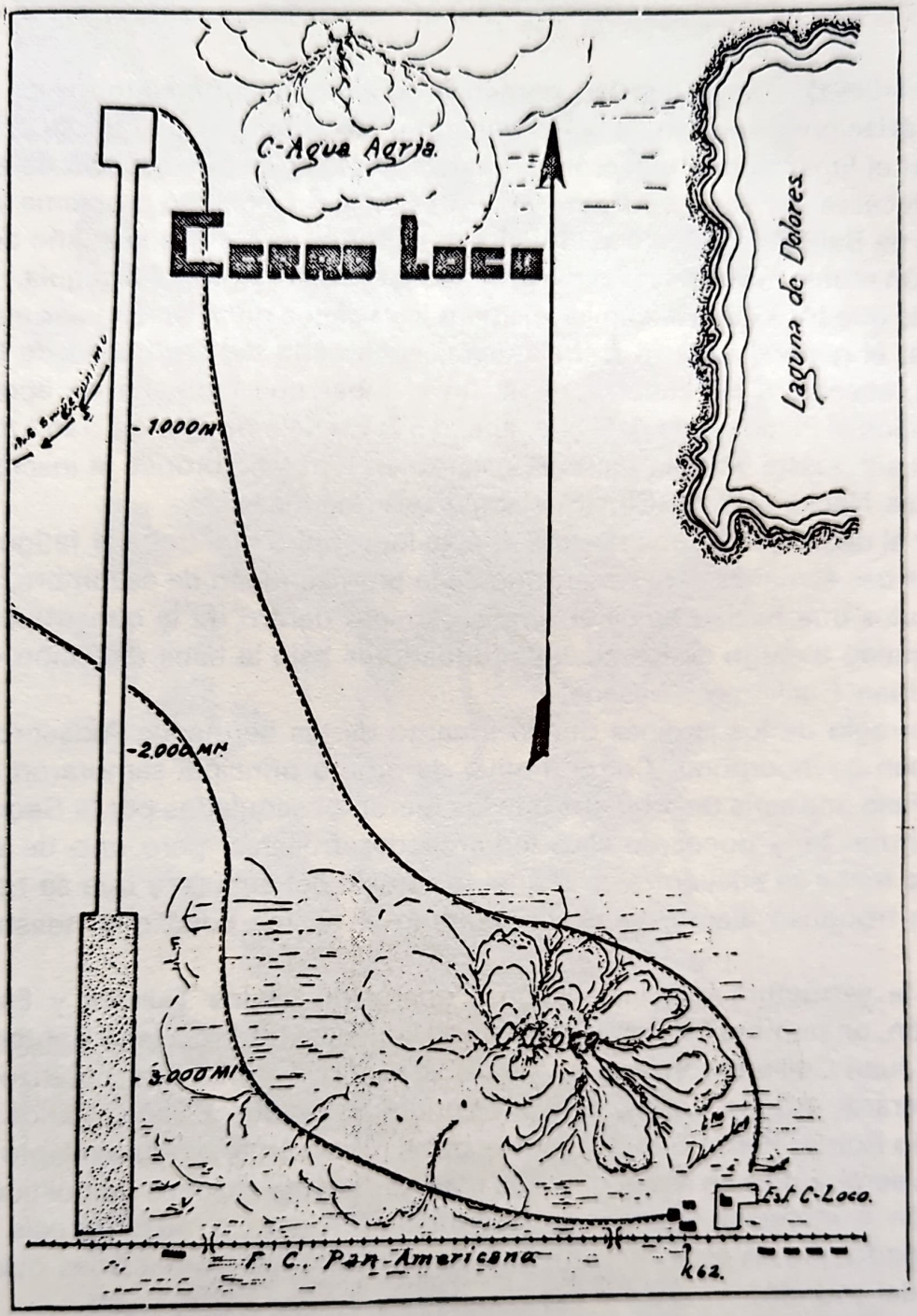
CAMPECHE.—NUM. 8.—CAMPECHE.



AERODROMO MILITAR.

MERIDA.—NUM. 9.—YUCATAN.

Campo de aterrizaje de la Cía. Mexicana de Aviación.



AERODROMO MILITAR.

Cerro Loco — Núm. 10 — Oaxaca

CAMPO MILITAR DE CERRO LOCO.

ESCUELA Y TALLERES MILITARES DE AVIACION

En el mes de agosto de 1915, comenzaron a reconcentrarse todos los elementos de aviación al servicio de la Revolución y fue entonces cuando se principió a localizar el lugar donde debieron de instalarse los talleres y escuela de aviación.

La localización del aeródromo para la escuela no significó problema ya que el campo de Balbuena había servido para maniobras aéreas desde el año de 1909 y por tanto reunía magníficas condiciones para el objeto que se perseguía.

En lo que toca a los alojamientos para los talleres de aviación y las aulas de la escuela, el general Ignacio L. Pesqueira, encargado del Despacho de Guerra y Marina, accedió a conceder para tal fin el lugar que ocupaba en época de la Federación el Picadero de Artillería, anexo a la Escuela de Tiro de San Lázaro. Este local aún existe y en su fachada ostenta en letras de bronce la inscripción de "Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas".

Por el uso a que estaba destinado este local hubo que trabajar fatigosamente durante tres semanas para desalojarlo de la gran cantidad de escombro, basura y obstáculos que hacían difícil el simple caminar dentro de la construcción, esta labor quedó a cargo de los cadetes fundadores bajo la hábil dirección del ingeniero Juan Guillermo Villasana.

El arreglo de los jardines quedó a cargo de los hermanos Aldasoro, que se acababan de incorporar. Como motivo de ornato principal sembraron en torno del edificio una serie de arbustos que les fueron obsequiados por la Secretaría de Agricultura. Muy pocos de ellos lograron desarrollarse, pero uno de ellos que hasta la fecha se encuentra en el ángulo sureste del edificio y que se ha convertido en frondoso álamo, tiene de plantado la misma edad que nuestra fuerza aérea.

En la estructuración, instalación y operación de los Talleres y Escuela de Aviación, un hombre fue alma y vida de ella, el maestro Francisco Santarini, junto con él Juan Guillermo Villasana, Adolfo Vásquez, Antonio Zea, Lorenzo Rochas, Luis Berardi, Adolfo López, Agustín Enríquez, Enrique Pizaña, Carlos Laurent, Mariano Romo, Pedro Souza y tantos otros formaron el sólido cimiento de la industria aeronáutica en México, la que más tarde y por razones de política, incomprensión e intereses mezquinos sucumbió, privando a nuestro país del sitio privilegiado que en esta naciente actividad tenía entre las naciones más adelantadas del mundo.

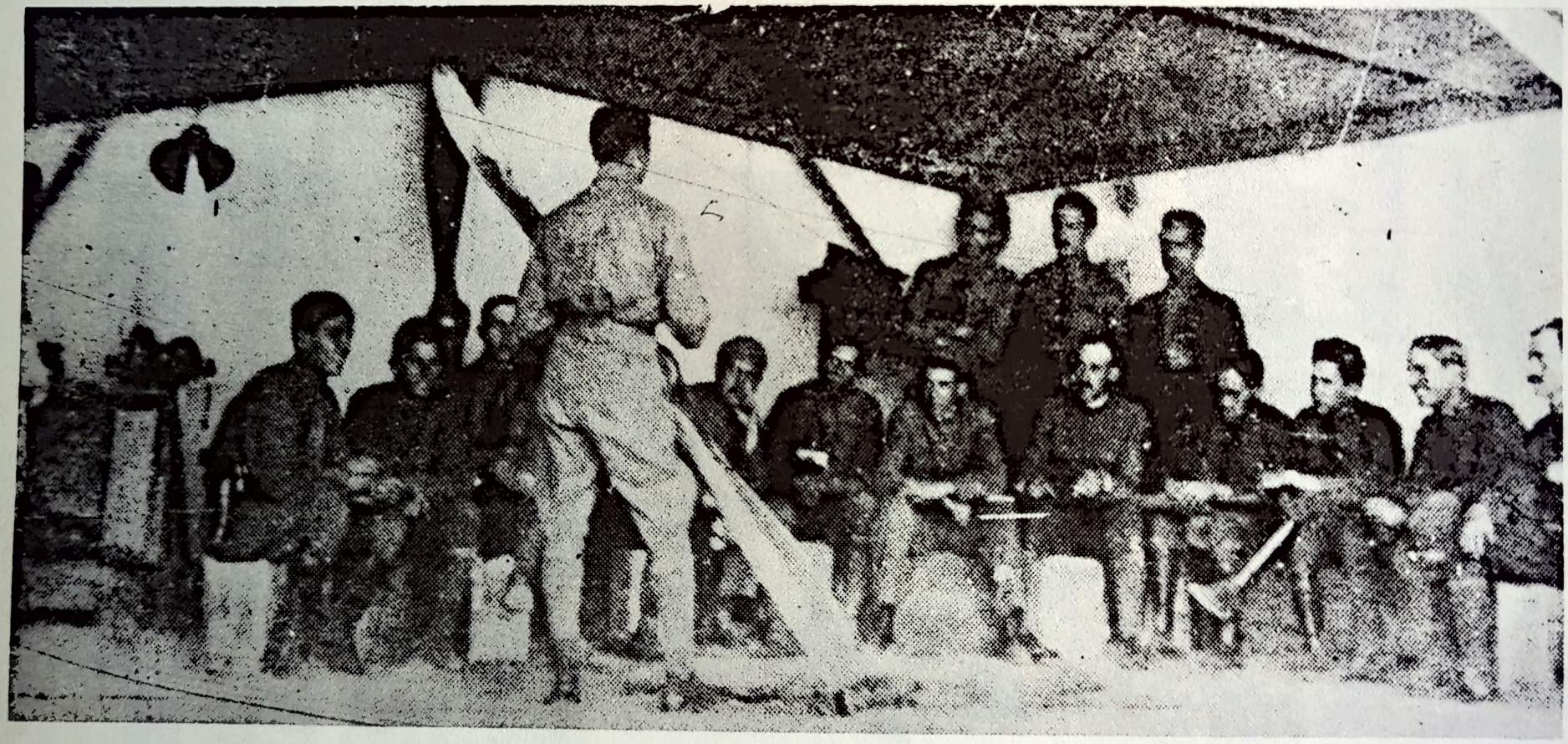
Santarini, por su parte, con un grupo de obreros llenos de entusiasmo y de fe terminaba en pocos días un avión para "carreras por tierra", "La Guajolota", y un magnífico biplano, el "Serie A" número 1 con motor Aztatl, diseñado y totalmente construido en los talleres del maestro Santarini.

El 15 de noviembre de 1915 fueron solemnemente inaugurados los talleres y campo de maniobras de la escuela de aviación, la primera de su género en la América Latina.

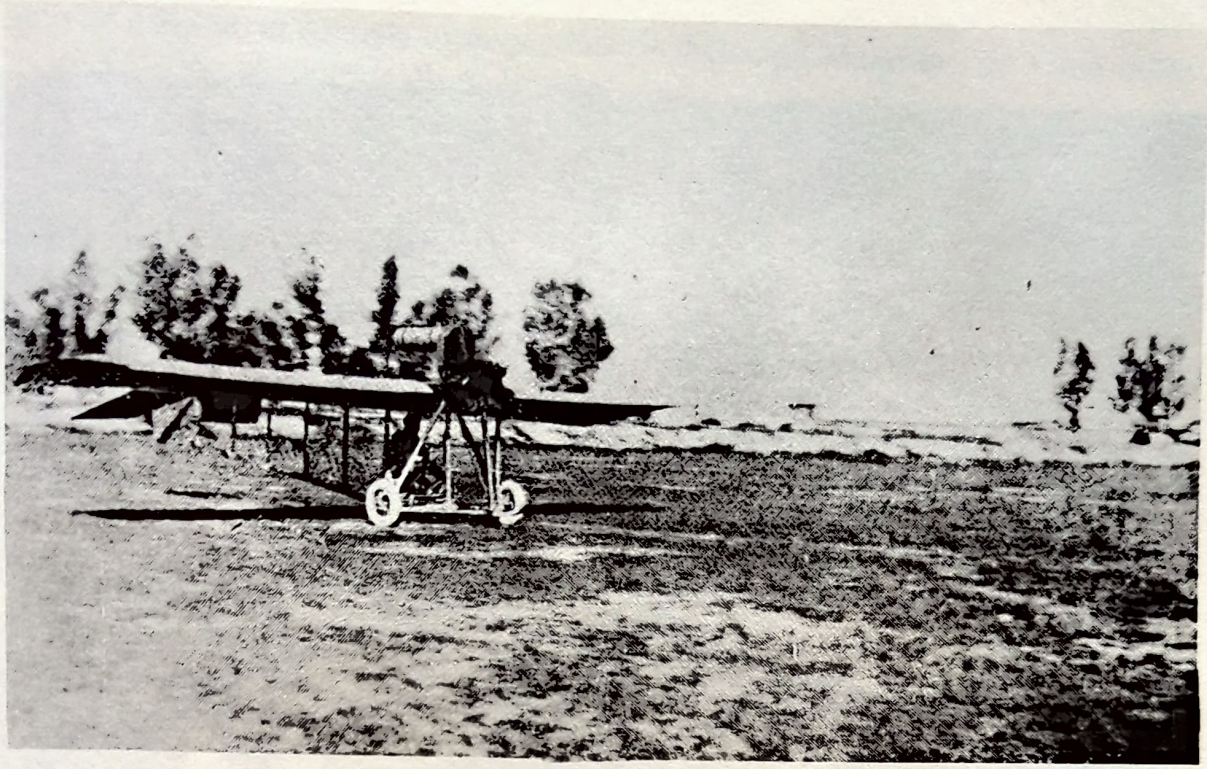
En esta memorable fecha pasaron lista de presentes como cadetes fundadores: Benjamín J. Venegas, José Mancilla, Antonio Sánchez Saldaña, Salvador



Alumnos fundadores de la Escuela Militar de Aviación. México, noviembre de 1915. En el centro el mayor Alberto Salinas Carranza



El profesor Juan Guillermo Villasana dando sus primeras clases de técnica de aviación a los alumnos fundadores de la escuela
Mayo de 1916



"La Guajolota", avioncito construido en México, con el que nuestros primeros cadetes de la Escuela Militar de Aviación aprendían "las carreras por tierra"

I. Cano, Bulmaro Guzmán, Samuel C. Rojas, Ascensio Jiménez, Medardo Cordoba, Florencio Madera, Carlos F. López y Rafael Montero.

Con los talleres y escuela en pleno funcionamiento, se dio cumplimiento a lo dispuesto en el acuerdo del 5 de febrero de 1915; expedido, como ya se ha dicho, por el primer Jefe del Ejército Constitucionalista, don Venustiano Carranza.

ESCUELA NACIONAL DE AVIACION
1915-1919

LOS PRIMEROS TITULADOS

Título número uno. Teniente piloto aviador Samuel C. Rojas Razo, a este distinguido aviador le tocó ser el primer mexicano que se tituló en la Escuela Militar de Aviación.

El día tres de enero de 1918, después de empeñosos estudios y prácticas solicitó de la superioridad su examen, resultando aprobado en todas las materias; el examen práctico de vuelo se efectuó el día primero de febrero de 1918 ante el jurado calificador integrado por: los ciudadanos generales Gustavo Salinas Camiña, Rafael Cárdenas, y coronel Eduardo Treviño. El piloto Rojas, "Chamelo", entre otros muchos de sus méritos cuenta con haber sido el primer mexicano que ejecutó la maniobra "vuelta invertida", hazaña que llevó a cabo en un biplano de construcción nacional; el día 26 de junio de 1918 se le premió otorgándole la "copa de plata".

Título número dos. Teniente piloto aviador Horacio Ruiz Gaviño, este ameritado piloto aviador mexicano recibió su título de "piloto aviador experto", en el



Ingeniero Juan Guillermo Villasana, director de la Escuela Militar de Aviación. 1918

año de 1912 en la Escuela Internacional de Aviación Moissant, de Long Island, N.J., Estados Unidos de Norteamérica.

Sin embargo, y para cumplir con el reglamento de la recientemente creada Fuerza Aérea Mexicana, sustentó su examen el 13 de marzo de 1918.

Título número tres. Teniente piloto aviador José E. Rivera. Oriundo de Concepción del Oro, Zacatecas, contaba con 19 años de edad cuando presentó su examen para titularse como piloto aviador el 20 de abril de 1918. Su jurado estuvo integrado por las siguientes personas: general Gustavo Salinas Camiña, Julio Zinzer y Juan Begovich.

El día 7 de noviembre de 1919, José Rivera se vio precisado a aterrizar cerca del Rancho "El Bufido", Coahuila. En el aterrizaje sufrió algunos desperfectos el motor y la hélice. Fue hecho prisionero por las fuerzas rebeldes que se encontraban en las cercanías, habiendo sido pasado por las armas.

Título número cuatro. Teniente piloto aviador Rafael Montero Ramos. Recibió su título el 3 de mayo de 1918, después de haber presentado su examen ante los generales Eduardo Hay, Gustavo Salinas Camiña, y capitán Benjamín Becerril.

Título número cinco. Teniente piloto aviador Carlos Santa Ana. Sustentó su examen el 6 de mayo de 1918.

Fue enviado por órdenes superiores a la campaña de Chihuahua. A bordo de un biplano Farnan llevaba abordo a los pilotos capitán Luis Preciado de la Torre, teniente Joaquín Martínez de Alva, José María Cervantes, cadete observador Augusto Lagner y a los mecánicos Bernardo Gutiérrez y Agustín Enríquez. Este vuelo despertó gran interés en toda la República por la gran distancia que había que volar sin escalas.

El 8 de julio se recibió un mensaje telegráfico dirigido por Agustín Enríquez, dando cuenta de que a 20 kilómetros al sur de la estación de Colorada, Zacatecas, el aparato tripulado por Santa Ana había venido a tierra y caído en un lugar llamado Tinajitas. En este accidente murieron el propio piloto Santa Ana, Preciado de la Torre, Martínez de Alva, José María Cervantes y Bernardo Gutiérrez, sufriendo lesiones de algún cuidado el propio informante Enríquez y el cadete Augusto Lagner.

Título número seis. Teniente piloto aviador Miguel Jacintes. Originario de Acapulco, Gro., Jacintes descolló notablemente por sus muchos conocimientos en mecánica. Antes de su ingreso a la Escuela Militar de Aviación había sido obrero de los talleres de construcciones aeronáuticas.

Del primero febrero de 1916 al 20 de marzo de 1918, desempeñó varios trabajos en los talleres de aviación, como ayudante del señor Pedro Latundo, maestro de la fundición de los talleres de Nonoalco, aprendiendo a su vez la fundición del fierro con que se fundieron los primeros motores nacionales.

El 15 de junio de 1916 fueron encendidos los hornos de fundición de los talleres de Construcciones Aeronáuticas, habiéndose fundido las primeras piezas para el motor de un monoplano "El Guajolote", en el que Jacintes logró fundir un cilindro de fierro con un modelado de 28 corazones reversibles.

Por encargo de Frank Santarini, jefe de los talleres aeronáuticos, construyó una placa modelo, de bronce fundido, sistema de peine, que permitió moldear los



La aviación en México: coronel Salinas y cuerpo veterano de pilotos

1. Eliseo Martin del Campo.
2. Luis Caso Landa.
3. Ascensio Jiménez.
4. José Rivera.
5. Felipe Carranza.
6. Everardo Huacuja.
7. Samuel Rojas.
8. Eduardo Iniesta Reyes.
9. Julián Nava Salinas.
10. Fernando Proal.
11. Francisco Espejel.
12. Luis Preciado de la Torre.
13. Manuel Sánchez Peralta.
14. Felipe H. García
15. Roberto Diez Martínez.
16. Salvador Mendoza.
17. Guillermo Monroy.
18. Miguel Jacintes.
19. Mayor Alberto Salinas Carranza.
20. Amado Paniagua.
21. Horacio Ruiz.
22. Salvador Anaya.
23. Julio Zinzer.
24. Benjamín Becerril.
25. Silvestre Valero.
26. Santiago Velázquez.
27. Carlos Santana.
28. Guillermo Ponce de León.
29. Ramiro García Rojas.
30. Alberto Vieytes. V.
31. Rafael Montero.
32. Rafael Altamirano.
33. Rafael Ponce de León.
34. Joaquín Martínez de Alba.
35. Alfonzo Virgen.
36. Jesús M. Romo.
37. Jorge H. Bernanrd.
38. Ascencio Santana.

primeros cilindros del motor "Aztatl". Jacintes mejoró las composiciones y amalgamas de arena para el modelado hasta alcanzar la tersura de las fundiciones extranjeras modelo, y fundió totalmente la primera serie de seis motores Aztatl, de 80 caballos.

El mes de mayo de 1918 obtuvo su título como piloto aviador, pasando a formar parte de la famosa escuadrilla acrobática "Amado Paniagua".

En la mañana del día 25 de abril de 1919 el teniente Jacintes se elevó en el avión A-45. Se hallaba como a quinientos metros de altura en el centro del campo de Balbuena, cuando empezó a ejecutar evoluciones acrobáticas, de pronto al salir de un "looping" los planos superiores y inferiores del lado derecho se plegaron, viniendo a tierra muriendo instantáneamente.

Título número siete. Teniente piloto aviador Amado Paniagua. Este que fuera el primer piloto que falleciera en el cumplimiento de su deber, nació en Tulancingo, Estado de Hidalgo en el año de 1894. Recibió su título de aviador después de brillante examen presentado ante los señores general Gustavo Salinas Camiña, ingeniero Gabriel Picazo y coronel Eduardo Treviño.

Durante una exhibición aérea efectuada en el H. Puerto de Veracruz por la escuadrilla "Amado Paniagua", su jefe, el teniente Paniagua, al salir de una vuelta "Immelman" perdió el control y vino a tierra, el aparato quedó completamente destrozado, muriendo su piloto instantáneamente. Este hecho ocurrió el 5 de noviembre de 1918.

Título número ocho. Teniente piloto aviador Fernando Proal Pardo. Se tituló el día 21 de mayo de 1918, siendo sus jurados el general Gustavo Salinas Camiña, Julio Zinzer y Benjamín Venegas.

Título número nueve. Teniente piloto aviador Roberto Diez Martínez, ingresó a la Escuela Militar de Aviación el 10 de noviembre de 1915. Fue nombrado ayudante del general Federico Montes para formar parte de la misión militar que fue a la República Argentina y después a Chile, Brasil y el Uruguay, como parte de la Delegación al Congreso Latinoamericano de Buenos Aires que se reunió los primeros días del año de 1918.

El día 29 de mayo de 1920 fue víctima del accidente ocurrido al biplano Farman, tripulado por el aviador francés Leopoldo Dupont, fallecieron en ese mismo accidente el piloto Jorge H. Bernard y el mecánico Aníbal Paioncini, quedando como único superviviente el hoy general Rafael Montero Ramos.

Título número diez. Teniente piloto aviador Rafael Ponce de León, recibió su título el 10 de junio de 1918 siendo sus jurados el general Gustavo Salinas Camiña, Benjamín J. Venegas y Alejandro Hoste.

Título número:

11. Cap. 2o. P.A. Alfonso Virgen.
12. Tte. P.A. Luis Preciado de la Torre.
13. Tte. P.A. Jorge Bernard.
14. Cap. P.A. Felipe Carranza.
15. Tte. P.A. Rafael Altamirano.
16. Tte. P.A. Salvador G. Anaya.
17. Tte. P.A. Guillermo Ponce de León.
18. Tte. P.A. Ascensión Santa Ana.

19. Tte. P.A. Santiago Vázquez.
20. Tte. P.A. Ramiro García Rojas.
21. Tte. P.A. Jesús Romo.
22. Cadete Joaquín Martínez Alva.
23. Tte. P.A. Felipe H. García.
24. Tte. P.A. Guillermo Monroy.
25. Cadete David Mendoza Hermosillo (Totol)
26. Cadete Luis Caso Landa.
27. Cadete Eliseo Martín del Campo.
28. Cadete Alberto Vieytes y Vieytes.
29. Cadete Manuel Sánchez Peralta.
30. Cap. P.A. Julián Nava Salinas.
31. Tte. P.A. José M. Cervantes.
32. Tte. P.A. Silvestre Valero Martínez.
33. Tte. P.A. Francisco S. Espejel.

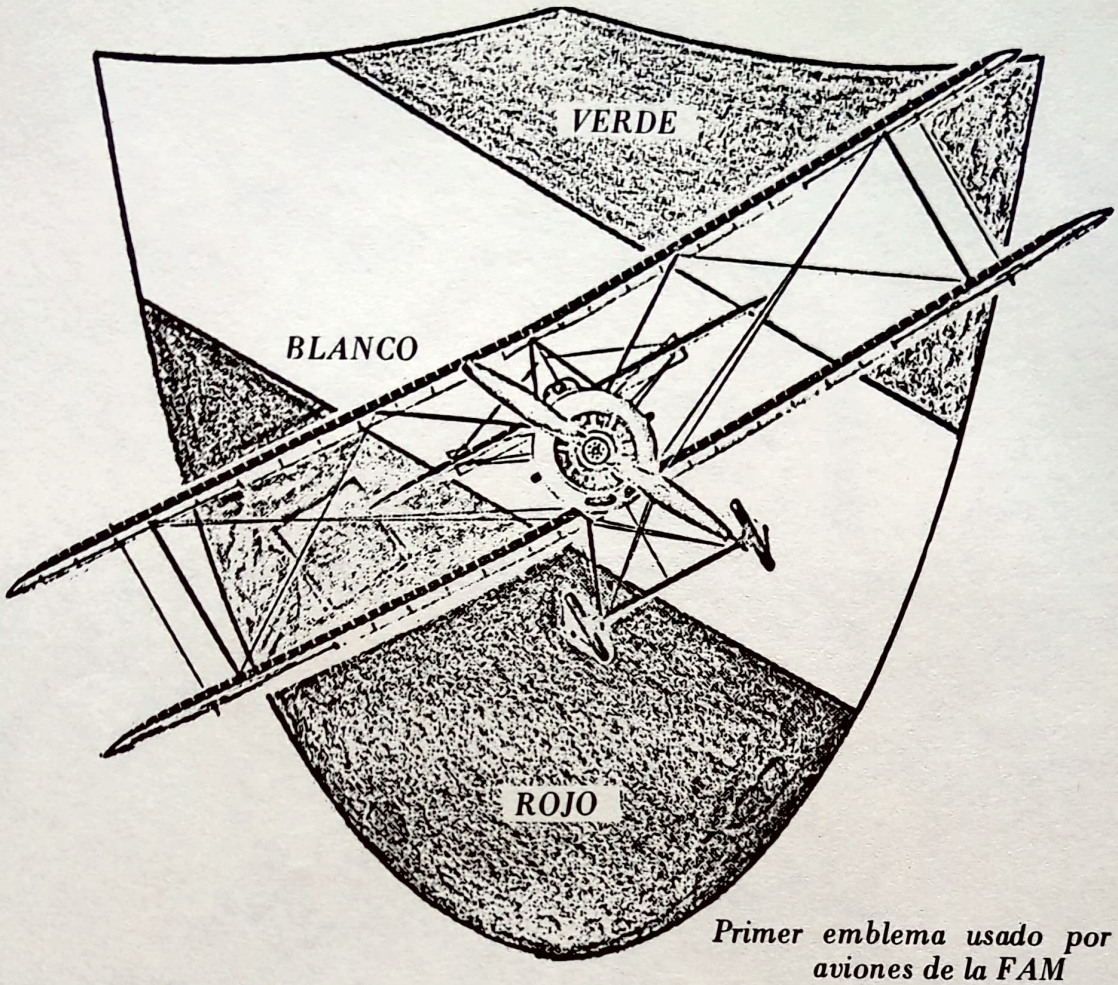
LOS TITULADOS EN LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION DE 1919 A 1921

34. Tte. P.A. Antonio Gabriel Moreno Matus.
35. Tte. P.A. Faustino García (Fotingo)
36. Tte. P.A. Fernando Coyoc Chi.
37. Tte. P.A. David J. Borja Guajardo.
38. Tte. P.A. Fernando Huerta Campuzano (El Ratón)
39. Tte. P.A. Alfredo Lezama Alvarez.
40. Tte. P.A. Carlos Comball.
41. Tte. P.A. Augusto Lagner.
42. Tte. P.A. Eduardo Esparza.
43. Tte. P.A. Ignacio Búrquez.
44. Tte. P.A. Ricardo Díaz González.
45. Tte. P.A. Ramón Alcalá.
46. Tte. P.A. Luis Fernández Somellera.
47. Tte. P.A. Rodolfo Brito Rivero.
48. Tte. P.A. Jesús Ulloa.
49. Tte. P.A. José Jaso Puente.
50. Tte. P.A. Jesús Gaona Abarca.
51. Tte. P.A. Manuel Robles Monterrubio.

SAMUEL ROJAS

El título No. 1 de la Aviación Militar Mexicana fue para el teniente piloto aviador Samuel C. Rojas, después de sustentar el 3 de enero de 1918 uno de los más brillantes exámenes en la historia de la Fuerza Aérea Mexicana.

"Chamelo", como era conocido por el mundo aeronáutico, era junto con Paniagua uno de los grandes en la acrobacia en ese tiempo. Fue el mexicano que realizó por primera vez en América Latina la maniobra "vuelta invertida", hazaña que llevó a cabo tripulando un "Serie A" con hélice Anáhuac el 26 de junio de



Primer emblema usado por los aviones de la FAM

1918. Por este acto se le concedió la copa de plata, trofeo muy estimado en aquella época.

Participó en la Revolución bajo las órdenes del general Plutarco Elías Calles, en la campaña del yaqui, como jefe de escuadrilla. Fue jefe de la dirección de Aeronáutica Militar, siendo el primer piloto de la fuerza aérea que ascendió a general.

En un avión construido por el ingeniero Antonio Zea, "El Zapato", con un motor de 45 H.P., participó incansablemente en la búsqueda de los infortunados pilotos hispanos Barberán y Cóllar.

Joven aún y en plenitud de su vida falleció este gran elemento de nuestra aviación en la ciudad de México, en el año de 1946, víctima de una grave apendicitis.

AMADO PANIAGUA

Fue el primer mártir de la aviación mexicana, nacido en Tulancingo, Hidalgo, en el año de 1894; contaba al morir 24 años de edad.

Antes de su ingreso a la Escuela de Aviación Militar, el 10 de noviembre de 1915, era teniente de artillería en el Ejército Constitucionalista. Al titularse como piloto aviador el 8 de noviembre de 1916, le fue expedido el título No. 7.

Paniagua siempre se distinguió por su habilidad para el vuelo, era precisamen-



Piloto aviador Samuel Rojas Razo que recibió el título No. 1 de la Aviación Militar Mexicana. Realizó por primera vez en la América Latina la maniobra de "vuelta invertida"

te uno de esos hombres nacidos para volar. Su predilección era el vuelo acrobático, que en aquellos años se iniciaba en Europa, pues en los combates aéreos de la primera guerra, llamados "Dog Fight", el piloto que ejecutaba mejor las maniobras acrobáticas tenía la casi seguridad de salir con vida de ellos.

Así surgieron los grandes "ases" de ese conflicto como: Funk, Guynemer Richtoffen, Immelman y otros, que dieron sus nombres a las maniobras acrobáticas que hoy en día forman en el cuadro básico de entrenamiento de cualquier piloto aviador.

Para probar la resistencia estructural de los aviones Serie A., sus diseñadores y constructores, decidieron llevar uno de ellos al H. Puerto de Veracruz, pues al nivel del mar las pruebas tendrían un mayor éxito.

Como a Paniagua ya se le consideraba como un as acrobático dentro de nuestra incipiente fuerza aérea, se le designó para que llevara a efecto el programa de pruebas.

Desgraciadamente, el 5 de noviembre de 1918, durante un vuelo de exhibición en el H. Puerto de Veracruz, encabezando la escuadrilla "Amado Paniagua", al



Piloto aviador Amado Paniagua. Primer mártir de la aviación mexicana. El 5 de noviembre de 1918 en el H. Puerto de Veracruz

salir este joven as de una vuelta "immelman", perdió el control de su Serie A y vino a tierra.

El aparato quedó totalmente destrozado, muriendo Paniagua casi instantáneamente.

Miles de personas que contemplaban con asombro y satisfacción las hazañas de Paniagua, quedaron espantadas por el trágico fin de este piloto aviador, que tanto prometía dentro de la aviación mexicana.

Tocó el *título número trece* al C. Teniente piloto aviador Jorge H. Bernard. Joven de 19 años de edad; originario de Zacualtipan, del Estado de Hidalgo; fue aspirante de la Escuela Militar de Aviación con fecha 11 de noviembre de 1915; ascendió a cadete el día 1o. de febrero de 1918, y se le expidió despacho de teniente piloto aviador, con fecha 17 de julio del mismo año de 1918.

Siendo destinado con fecha 5 de abril siguiente; tomó parte en la campaña de Veracruz, siendo de recordar los primeros bombardeos por este intrépido piloto sobre "Peña Blanca", "Mundo Nuevo", Tocuila y Tetela, demostrando su capacidad en vuelos acrobáticos y de exhibición, efectuando uno muy novedoso con motivo de homenaje al C. Gobernador de Veracruz, al siguiente año formó parte de la flotilla aérea, al mando del capitán Roberto Diez Martínez; en esta flotilla hizo los siguientes vuelos de reconocimiento de Santa Isabel a San Andrés, el día 1o. de julio de 1919; vuelo de Santa Isabel a Chihuahua; vuelo de reconocimiento de Vacas a Parral; vuelo de Laredo a Jiménez; vuelo de Ciudad



Tocó el título número trece al C. teniente piloto aviador Jorge H. Bernard

Camargo a Prezón, y otros muchos vuelos de exploración que efectuó para descubrir al enemigo.

Alcanzó muy grande lucimiento en el vuelo que efectuó en Ciudad Juárez, Chih., en honor de un grupo de aviadores norteamericanos.

Después de haber prestado grandes servicios a su flotilla, le sorprendió la muerte el día 29 de mayo de 1920, a consecuencia del fatídico accidente ocurrido a bordo del Farman en el callejón del Organo y que era piloteado por el aviador francés Dupont, epilogándose en esta forma la vida de otro intrépido piloto aviador, hijo de nuestra gloriosa Escuela Militar de Aviación.

CAPITAN P.A. FELIPE H. GARCIA

Felipe Higinio García García, decano de los pilotos aviadores mexicanos, nació en la ciudad de México el 11 de enero de 1901. Sus estudios primarios, secundarios y preparatorios, los cursó, los primeros en la escuela Horacio Mann y los dos últimos ciclos en el Internado Nacional de esta capital.

Durante su estancia en la escuela Horacio Mann conoce a Juan Guillermo Villasana y por afinidad de ideas traban una estrecha amistad que los lleva en el año de 1909 a estudiar juntos los logros y adelantos de la aeronáutica de esos tiempos.

Años más tarde, en 1917, la amistad de los años primarios le ayudan a que su antiguo compañero Juan Guillermo Villasana, a la sazón capitán, lo haga ingresar como dibujante de tercera en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.

El primer paso en la carrera aeronáutica de Felipe García estaba dado. Un año más tarde, el 21 de enero de 1918, causa alta como infante de aviación en la escuela de esa especialidad. Seis meses después y ya como cadete inicia las prácticas "carreras por tierra" teniendo como instructor al capitán 1o. P.A. Roberto Diez Martínez.

Al finalizar el año de 1918, precisamente el 1o. de noviembre, Felipe H. García recibe su título de piloto aviador y su grado de teniente. Su título fue el número 23.

En vía de práctica, la superioridad dispone que el novel teniente realice el vuelo de ruta que se denominó "primer vuelo de duración y distancia", y que debería de ejecutarse el 20 de noviembre para celebrar el aniversario de la iniciación del movimiento revolucionario de 1910. La ruta a seguir sería México-Pachuca-Tula y regreso al campo de Balbuena. Una grave descompostura del motor Hispano-Suiza del biplano Serie "A" 6, No. 19 malogró el raid. En los llanos de Xaltocan, Estado de México, el piloto llevó a cabo un perfecto aterrizaje forzado.

Asignado a la Escuadrilla No. 3, al mando del capitán 2o. P.A. Alfonso Virgen, el teniente P.A. García participó en la campaña que a principios de 1919 desarrollaban las fuerzas constitucionalistas en el Estado de Veracruz. Durante los sucesos políticos de mayo de ese mismo año, García permaneció leal a las fuerzas del Presidente don Venustiano Carranza y debido a ello tuvo que separarse temporalmente del Cuerpo de Aviación.



Piloto aviador Felipe H. García. Título número 23, 1917. Decano de los pilotos aviadores mexicanos

Unos meses después, a su regreso a la Escuela Militar de Aviación, Felipe H. García fue comisionado como parte de la primera Flotilla Aérea que se proyectaba enviar a Chihuahua a incorporarse a las fuerzas del general Joaquín Amaro. De julio a agosto la escuadrilla esperó órdenes acampada en los llanos que lindan al norte de talleres, en lo que es hoy la colonia Moctezuma.

La orden nunca llegó, y la escuadrilla nunca llegó tampoco a Chihuahua, quedando ésta nuevamente incorporada a los efectivos aéreos del Aeródromo de Balbuena. Los aviones que componían la Flotilla No. 1 eran tres biplanos Serie "A" y un aparato inglés marca Sopwith.

Abandonada la "Misión Chihuahua" el piloto García fue nombrado ayudante de instructores de campo, en compañía del teniente P.A. Samuel Rojas.

Para 1921 nuestra fuerza aérea había cambiado de jefatura en varias ocasiones. En esta ocasión el jefe de ella, coronel P.A. Rafael O'Neill, tomó a sus órdenes, previo examen de vuelo, al teniente P.A. García. Se dice que durante la gestión de este Jefe, nuestra cuarta arma tomó la designación de Fuerza Aérea Mexicana; los uniformes y las insignias de aviador tenían fuertes reminiscencias del origen familiar del coronel O'Niell. Se asemejaban mucho a las de la R.A.F. inglesa. Cabe sin embargo hacer notar que O'Niell era mexicano por nacimiento.

Durante la dependencia castrense con O'Niell, García fue piloto probador, y entre los aviones que supervisó en vuelo, estaba un biplano diseñado por Antonio Zea, que fue rechazado debido a su inestabilidad y falta de reacción en los controles. También probó el 1-B-72, más conocido en la época por su apodo de el "Puro", diseño del ingeniero Angel Lascuráin.

Por razones familiares Felipe H. García abandona la F.A.M., obteniendo su baja el 30 de octubre de 1921. Pero siendo hombre del aire, no puede permanecer mucho tiempo alejado de los aviones y los campos de aviación. Robándole tiempo a sus actividades comerciales, adquiere en 1928 un avión belga Hanriot para dar instrucción de vuelo como particular. Entre sus alumnos se contó el joven Joaquín Vázquez Rivadeneyra, quien posteriormente ingresó a la Escuela Militar de Aviación. Más tarde en 1932, ya con el grado de capitán fue comandante de escuadrilla en el Primer Regimiento Aéreo.

Como anécdota histórica, consignaremos aquí que el biplano Hanriot del teniente García fue el primer avión que aterrizó "oficialmente" en el aún en construcción Puerto Aéreo Central. Ello fue el 5 de noviembre de 1928.

Antes de seguir adelante, diremos que antes de salir la F.A.M. en octubre de 1921, García probó el primer avión Avro, el No. 6, al que le fue instalado un aparato radiorreceptor y transmisor.

El 16 de febrero de 1932, una vez cumplidos sus compromisos familiares, el teniente P.A. Felipe H. García causa alta nuevamente en la F.A.M., y es destinado al 1er. Regimiento, 3a. Escuadrilla formada por aviones Bristol Fighter. El general Pedro Caloca Larios, director de Aeronáutica Militar, encarga al teniente García la prueba del avión "Zacatecas" construido por los ingenieros Antonio Zea y Angel Calvo, aprovechando un fuselaje que había pertenecido a los Sequiplanos Escuela Azcárate. Felipe voló de México a Guadalajara y luego a Zacatecas, a la toma de posesión del nuevo mandatario de esa entidad. Al regreso,

fuera de algunos errores de navegación, el "Zacatecas" y su piloto llegaron a Balbuena sin novedad.

De 1933 a 1936, Felipe H. García estuvo encuadrado en la Escuela Militar de Aviación, como instructor. Primero, a las órdenes del capitán P.A. David Chagoya, luego del coronel P.A. Alfredo Lezama y finalmente del teniente coronel P.A. Luis Farell Cubillas.

En septiembre de 1936 solicitó nuevamente y obtuvo licencia de la FAM para ir a prestar servicios a la aviación comercial. Con Carlos Panini inició los primeros pasos de "Servicios Aéreos Panini".

Para el año de 1944, Felipe García ya se había separado de la empresa de Panini para ir a colaborar a Líneas Aéreas Mexicanas, como ayudante del ingeniero Claudio Robles Ochoa, gerente de operaciones.

A partir del año de 1947 son varias las actividades que desempeña: regentea un negocio propio de venta de aviones y refacciones aéreas, es nombrado comandante del Puerto Central Aéreo —se dedica a los vuelos especiales con un Cessna T-50 de su propiedad—. En sociedad con el señor Desiderio Simón funda una empresa aérea llamada "Taxis Aéreos Nacionales".

Se incorpora nuevamente a la F.A.M. dando por terminada la licencia de que gozaba, y el ya capitán P.A. Felipe H. García se hace cargo del Museo de Aviación, última actividad que desempeña antes de recibir su retiro definitivo. Situación en la que se encuentra actualmente.

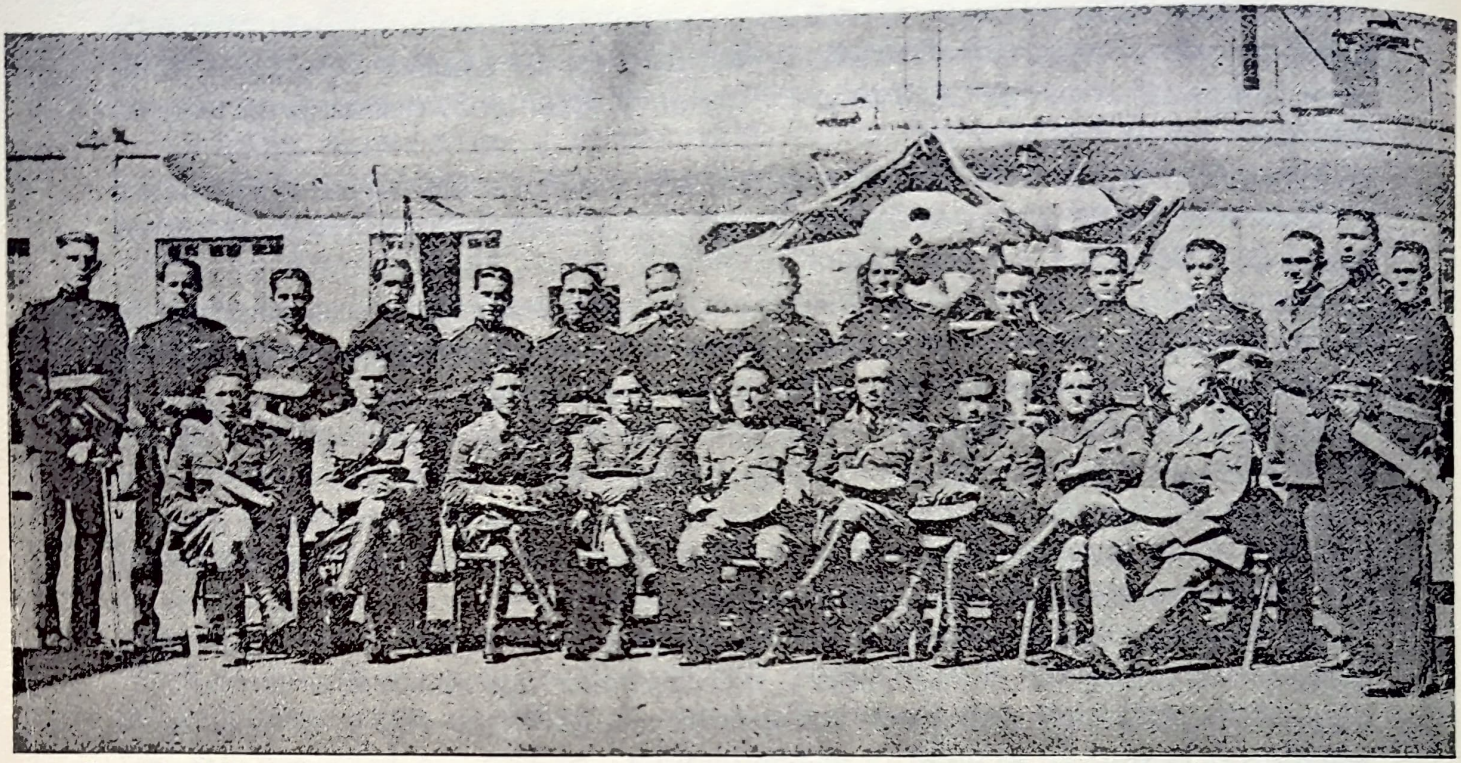
EVOLUCION HISTORICA DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Pasados dos años de su fundación, en 1917, la Escuela Nacional de Aviación, cambia de nombre. De acuerdo con lo establecido en lo que será su primer reglamento, en adelante se le denominará Escuela Militar de Aviación.

En su primera etapa de vida 1915-1919, la escuela titula al pie veterano de los pilotos aviadores mexicanos. Empezando por Samuel C. Rojas, título No. 1 y terminando con Francisco Espejel y Silvestre Valero Martínez que se titularon el 17 de marzo de 1919.

Un segundo cambio ocurre al ser trasladada la escuela, por órdenes superiores, al parque de Ingenieros, en las calles de Arcos de Belén, en pleno centro de la ciudad. Su nombre cambia también de nuevo a Escuela Militar de Aeronáutica y queda al frente de ella el coronel Gustavo Bazán, de extracción revolucionaria, ajeno completamente a toda especialidad aeronáutica. Durante su segunda etapa 1922-1925 se titulan, entre otros, los siguientes cadetes de aviación:

Pablo Sidar, Augusto Lagner, Gustavo G. León, José Yáñez, Luis E. Rojas, Adolfo Piña, Enrique Montes de Oca, Melquiades Rodríguez, Francisco Carrillo, Roberto Fierro, Ignacio Ortiz, Francisco Ferriz, Salvador I. Cano, Manuel Díaz Guajardo, Alfonso Ceballos, Agustín Castrejón, Ricardo Jiménez, Carlos H. López, Antonio Daran González, J.H. Campos, Juan A. Gutiérrez, Alfonso Cruz Rivera, Jorge Fabris, Alberto Nájera Mercado, Everardo Huacuja, Rafael Sandoval, Manuel Zayas Palafox, Andrés de la Sierra, José Esparza, Rafael Albarrán,



Escuela Militar de Aviación 1932 – Jefes e Instructores – Puerto Central Aéreo – México. D.F.

Luis Farell Cubillas, Waldo Martín del Campo, Jacinto R. Díaz, Diego Covarrubias y Antonio Lojero Flores. La Escuela Militar de Aeronáutica contaba con 18 biplanos de entrenamiento Avro-504, adquiridos por órdenes del jefe de la Fuerza Aérea, general P. A. Gustavo Salinas Camiña en el Canadá, a través de la Agencia Financiera de Nueva York. Como instructores en cada uno de los grupos en que estaban divididos los cadetes, había tres brillantes pilotos aviadores, todos ellos "ases" en las fuerzas aéreas de sus países durante la primera guerra mundial. Eran ellos: Fritz Bieler, alemán; Joe B. Liebre, francés, y Ralph O'Neill, de la Gran Bretaña.

Hubo durante esta temporada, algunos acontecimientos dignos de consignarse en esta historia. Eran los días álgidos de la Revolución, un día de agosto de 1919, el teniente Augusto Lagner fue designado junto con el teniente José Rivera y el mecánico Enrique Pizaña a realizar un vuelo de exploración sobre terreno del enemigo. Una falla mecánica los obligó a aterrizar forzados detrás de las líneas infidentes. Los dos compañeros de Lagner fueron fusilados, escapando éste por un verdadero milagro, logrando llegar con vida a territorio amigo.

Una mañana del 3 de septiembre de 1922, en que se iniciaban las cotidianas labores en el aeródromo de Balbuena, un violento incendio acabó con unos aviones que se encontraban dentro del hangar. Meses después el capitán P. A. Alfonso Virgen, jefe del Escuadrón Bimotor, solicitó y obtuvo de la superioridad los restos del que fuera un biplano Brown Special. Al ser reconstruido el aeroplano en los talleres de aviación fue bautizado con el nombre de "Canario 1°."

En ese Brown Special, el instructor O'Neill solía checar periódicamente a los pilotos militares de aquella época.

Un segundo reglamento, expedido en febrero de 1922, entra en vigor para regir las actividades de la Escuela Militar de Aeronáutica y poner ésta al día con los adelantos de la época.

De Arcos de Belén, la escuela vuelve a Balbuena, en 1925. Se llama en esta su tercera etapa de vida Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica y es dirigida por el comodoro P. A. Carlos Castillo Bretón.

Los Avro Anáhuac habían substituido a los 504, y éstos a su vez habían sido desplazados por los sesquiplanos Azcárate, los Fairchild KR-34 y los Spartan C-3.

De esta escuela y en esa época egresaron: Emilio Carranza, Rodolfo Torres Rico, Miguel Colorado Cupido, Enrique Kanter Marroquín, Othón Hernández Amaral, Luis Boyer Castañeda, Arturo Jiménez Nieto, Feliciano Flores Díaz, José Zertuche González, Enrique Velasco Rojas, Fructuoso Pérez Suárez, Julio Zinser (Licencia Comercial No. 1) y otros.

Pertenecieron a la anterior antigüedad dos miembros distinguidos de la Armada, los tenientes de corbeta P. A. Rafael Santibáñez Fernández y Lorenzo Egurrola Jiménez.

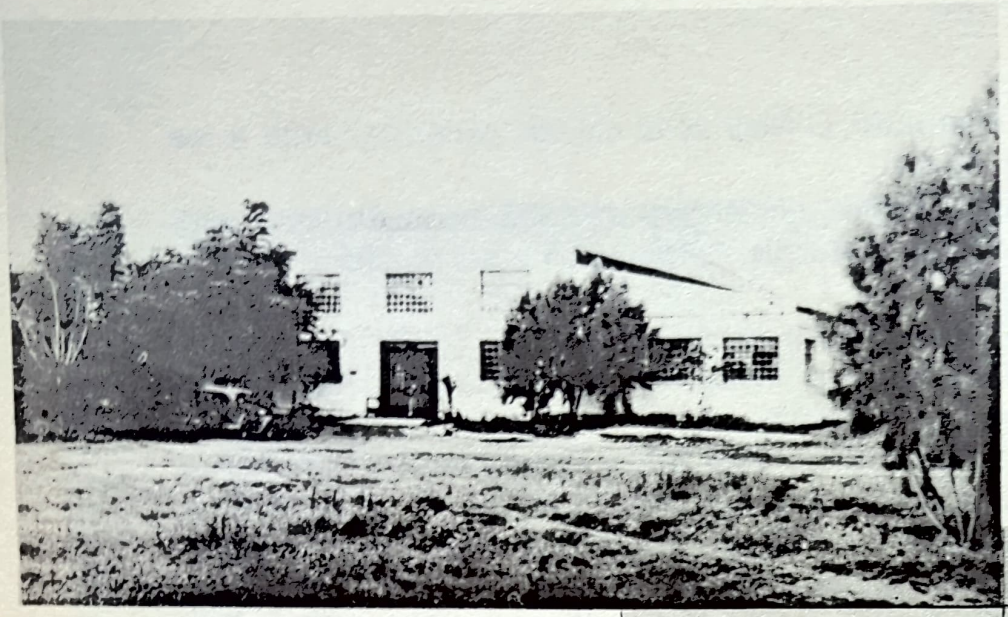
Con toda oportunidad, y para que tomaran parte en las fiestas patrias, treinta y dos flamantes Corsarios O2U-4- Azcárate (llamados así por haber sido construidos en la fábrica de aviones Juan F. Azcárate, S. en C.), fueron entregados a principios del mes de septiembre de 1932. Estos aviones marcaron el nacimiento del Segundo Regimiento Aéreo, y la clausura de la fábrica Azcárate cuyas instalaciones en la colonia Federal, fueron adquiridas por el gobierno federal, para la escuela de aviación.

El 31 de octubre de ese mismo año, se expide el tercer Reglamento y se le da nuevamente el nombre de Escuela Militar de Aviación; el plantel quedó ubicado en la ex fábrica Azcárate, en el lindero sureste del Puerto Central Aéreo. Interinamente se hizo cargo de la dirección de la escuela el coronel P. A. Eliseo Martín del Campo. A principios de 1933, es nombrado para ocupar la dirección de la escuela el capitán P.A. David Chagoya Rodríguez. A este nuevo jefe le toca trasladarse con un grupo de pilotos instructores a Buffalo, Nueva York, en el vecino país del norte, a recibir de la Consolidated Aircraft Corporation, seis aviones Fleet-11A para renovar el equipo de vuelo de la Escuela Militar de Aviación.

Los seis biplanos de la Escuadrilla Escuela despegan del aeródromo de la fábrica, el 23 de agosto de 1933, con destino a la ciudad de México, siguiendo la ruta: Dayton, Ohio - St. Louis, Missouri - Tulsa, Oklahoma - Waco, Texas - Laredo, Texas, Monterrey y San Luis Potosí.

La escuadrilla que voló 3,500 kilómetros para llegar a su base, estaba integrada en la siguiente forma:

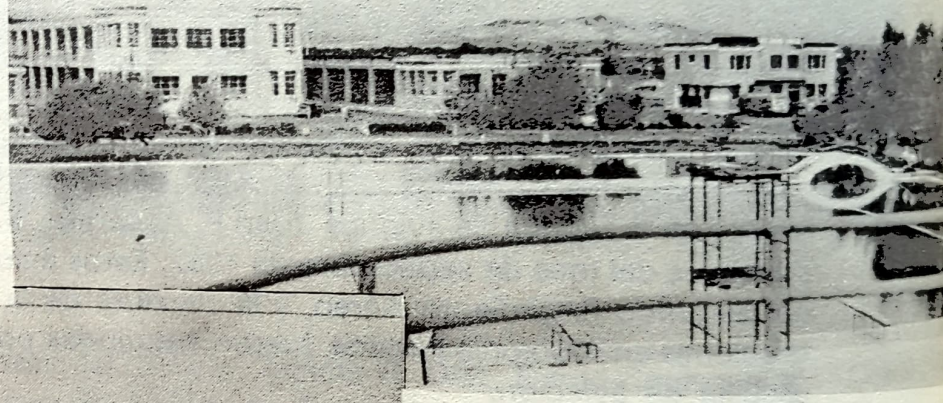
Avión 8 Oaxaca, capitán P.A. David Chagoya R.
Avión 9 Hidalgo, teniente P.A. Eduardo Aldasoro Suárez.
Avión 10 Guanajuato, teniente P.A. Miguel Colorado Cupido.
Avión 11 Tabasco, teniente P. A. Marcial Huerta Jones.
Avión 12 Veracruz, teniente de Corbeta P.A. Rafael Santibáñez F.



Talleres

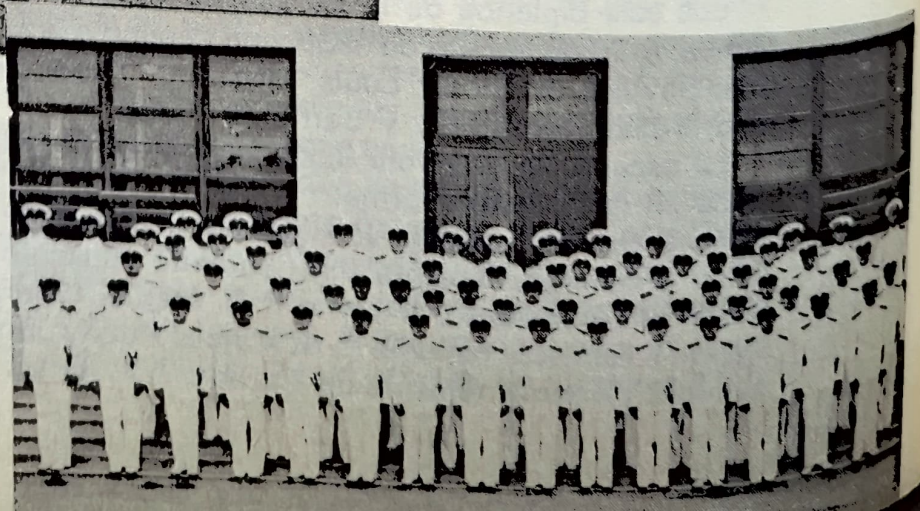
Sección docente y piscina de la escuela

Varios aspectos de cuando la Escuela Militar de Aviación estuvo establecida en la Ciudad Militar de Monterrey, N.L.





Personal Docente



Alumnos

Avión 13 Chiapas, teniente P. A. Enrique Kanter M. y mecánico sargento Juan Salgado M.

Tras un breve interinato del teniente coronel P. A. Fernando Proal, se hace cargo de la dirección de la escuela a fines de 1934, el coronel P. A. Alfredo Lezama Alvarez.

Bajo la dirección del coronel Lezama se titulan, entre otros, los siguientes pilotos aviadores (1934-1935).

Isidro Gutiérrez Orantes, José L. Castillo Moreno, Héctor Vertier Aguiluz, Mosés Arcaraz Nava, Renato González de los Santos, José M. Ruiz Méndez, Pablo Rendón Ruiz y Roque Velasco Cerón.

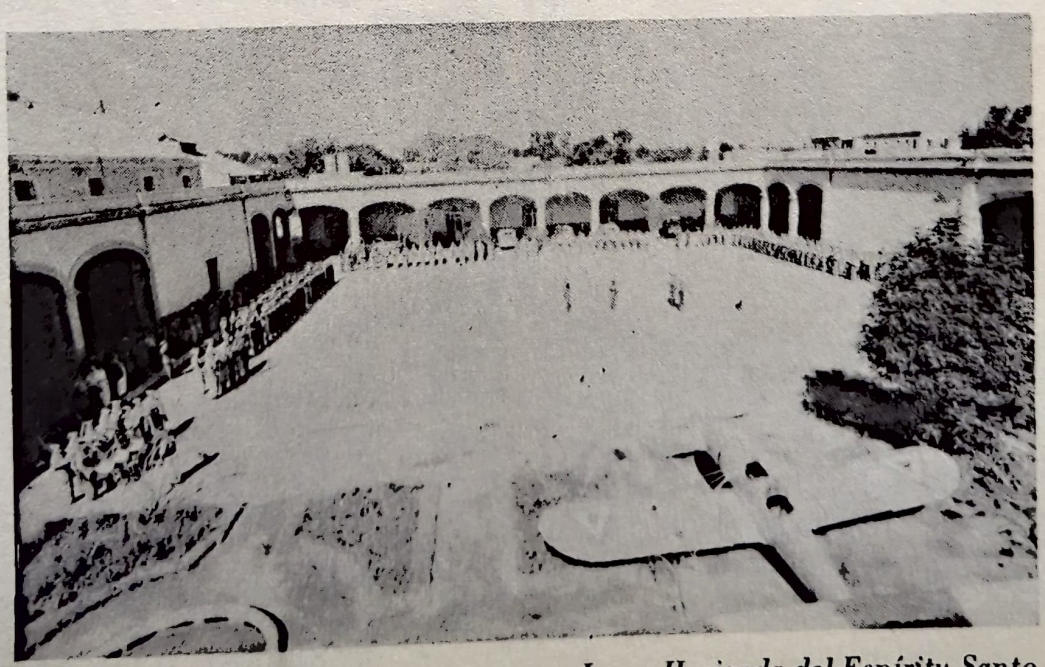
Al H. Puerto de Veracruz y por una corta temporada, se trasladan los efectivos de la Escuela Mílitar de Aviación, para que los cadetes hagan prácticas de vuelo nocturno, aprovechando las instalaciones del aeropuerto de Las Bajas. Terminadas las prácticas, la escuela se muda de nuevo, esta vez van a Monterrey, quedando instalada ésta en la Ciudad Militar. Todo el año de 1939 y parte del cuarenta permaneció en su nueva ubicación.

Pero antes de establecerse la escuela en la capital regiomontana, y todavía en la colonia Federal, se titulan en el año de 1938, entre otros los siguientes alumnos:

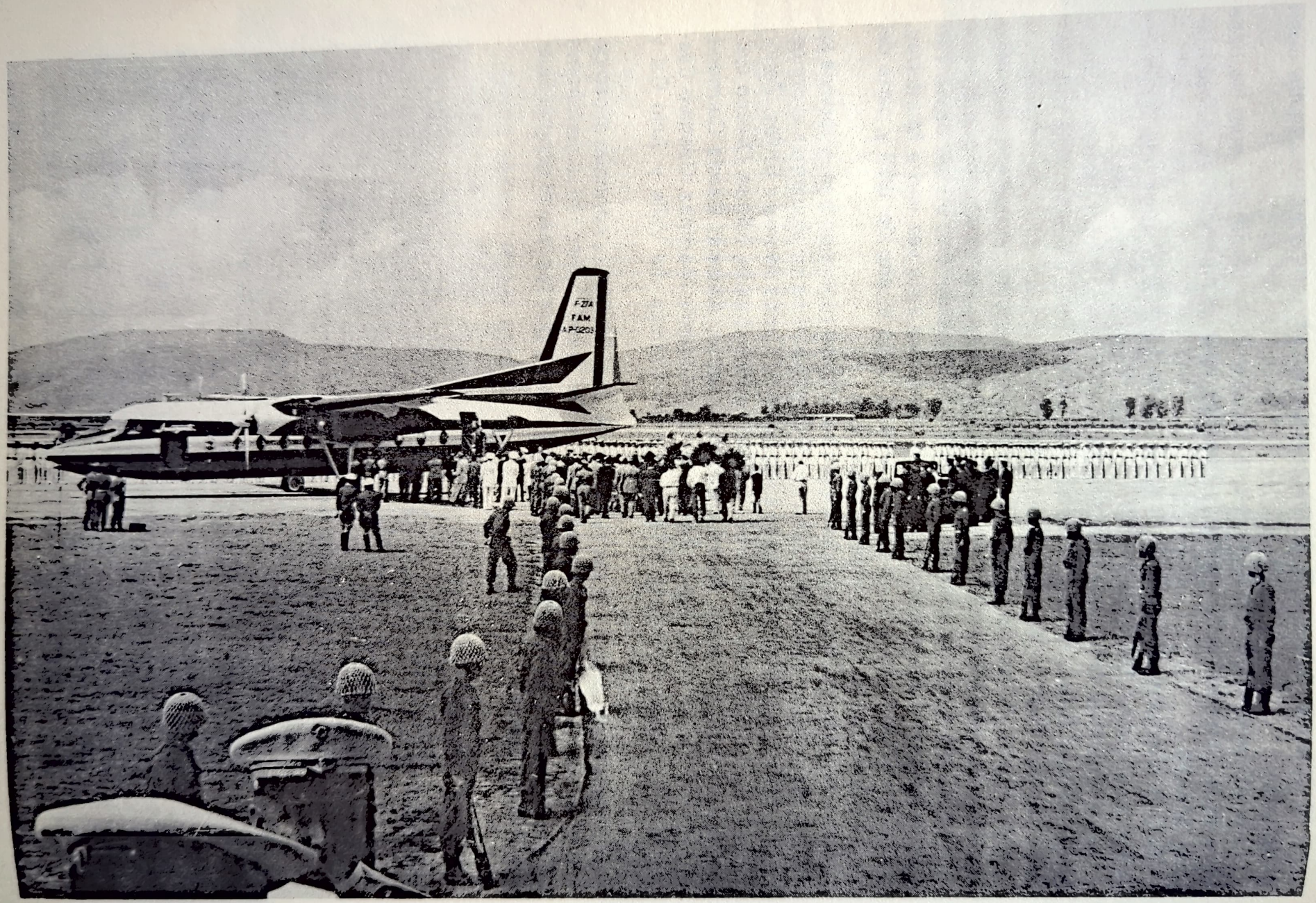
Carlos González Téllez, Roberto Legorreta S. Carlos Moreno Brillas, Zenón Barrón Ochoa, Guillermo Bellato M., Rafael Treviño Zapata, Miguel Orozco García, Carlos Astorga Franco, Ramón Vargas Basurto, Antonio García Carmona, Luis Salcedo Ayala, Juan Hibert Flores, Ignacio Saldaña Martínez, Gustavo Castillo Pesado, Carlos Rodríguez Corona, Carlos Noriega del Valle y Julio Cal y Mayor.

En Guadalajara, ocupan la ex Hacienda del Espíritu Santo, contigua al campo de aviación de las Adjuntas en las faldas del Cerro del Cuatro, en el aeródromo que ya pertenecía a la Fuerza Aérea desde 1922, en que fue jefe el general Gustavo Salinas Camiña.

Guadalajara



La ex Hacienda del Espíritu Santo



El Colegio del Aire recibe la visita de su jefe nato, el C. Presidente de la República



Maniobras aéreas de graduación en el Colegio del Aire

Durante todo ese tiempo, continua al frente de la escuela el mayor Farell. A él se debe la localización y construcción de la primera pista de tierra que tuvo la hoy Base Aérea Militar No. 5, en Zapopan, Jalisco. Esta base fue oficialmente inaugurada en 1941.

El Colegio del Aire, formado por la Escuela Militar de Aviación, la Escuela Militar de Mecánicos Especialistas de Aviación y la Escuela Militar de Meteorologistas, es actualmente el centro de docencia superior, en donde se forman los elementos que integran los diferentes servicios de la Fuerza Aérea Mexicana. El hoy general P. A. Luis Farell Cubillas, es el director que por más tiempo ha estado al frente de la Escuela Militar de Aviación, de 1936 a 1945.

MUSEO DE AVIACION

Por iniciativa del general brigadier Leobardo C. Ruiz, jefe del Departamento de Aeronáutica Militar, se creó en el año de 1933 el Museo de Aviación.

La iniciativa fue presentada oficialmente al secretario de Guerra y Marina, general de división Pablo Quiroga Valenzuela, el 2 de enero de 1933 y, al ser aprobada por la superioridad, se comisionó al ingeniero Juan Guillermo Villasana para planear y organizar el museo.

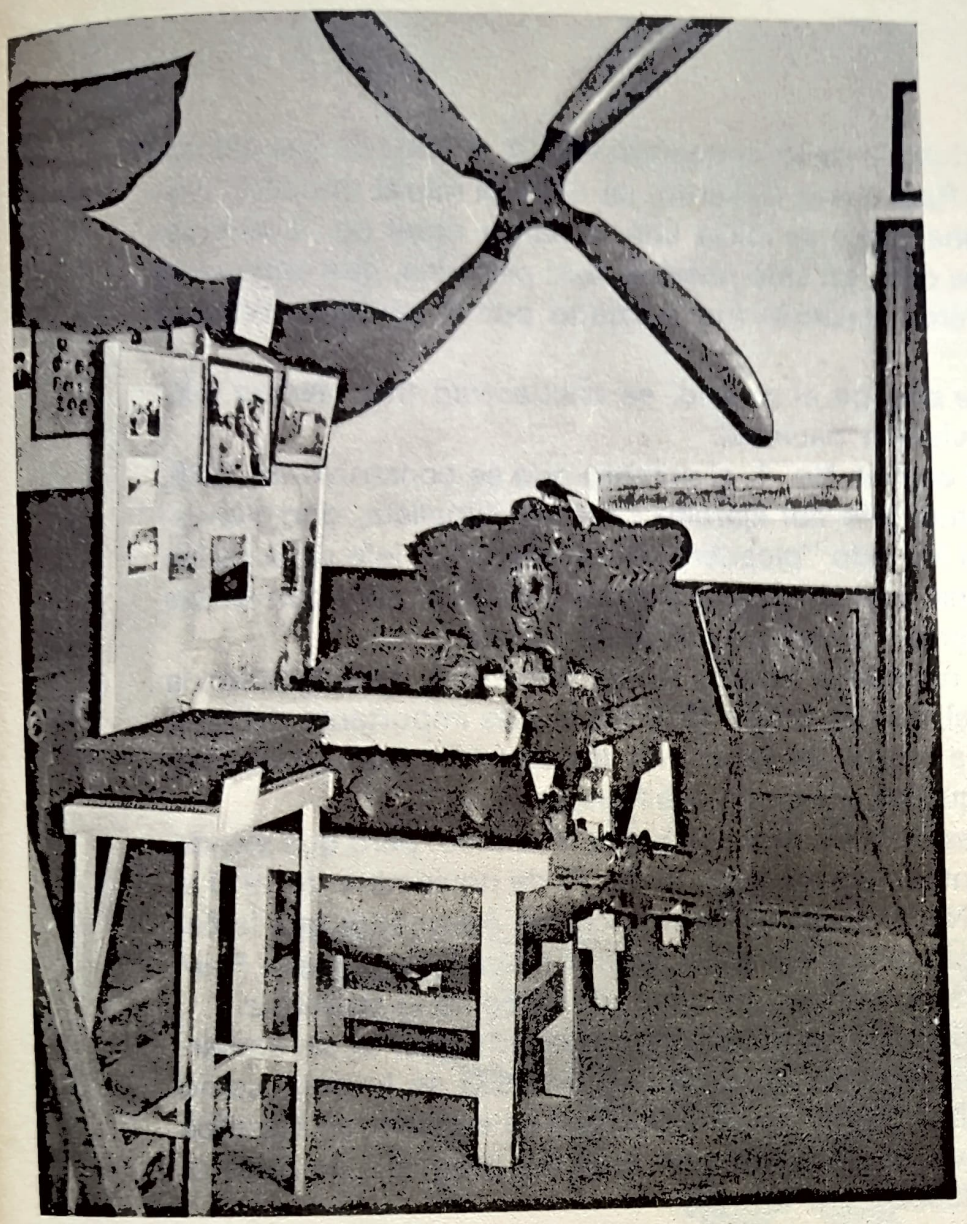
Su primera sede fue una amplia crujía, parte de lo que es ahora el Depósito General Aéreo de la Fuerza Aérea Mexicana, anexo al 4o. Escalón de Mantenimiento en lo que fueron los talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, junto al viejo Aeródromo de Balbuena.

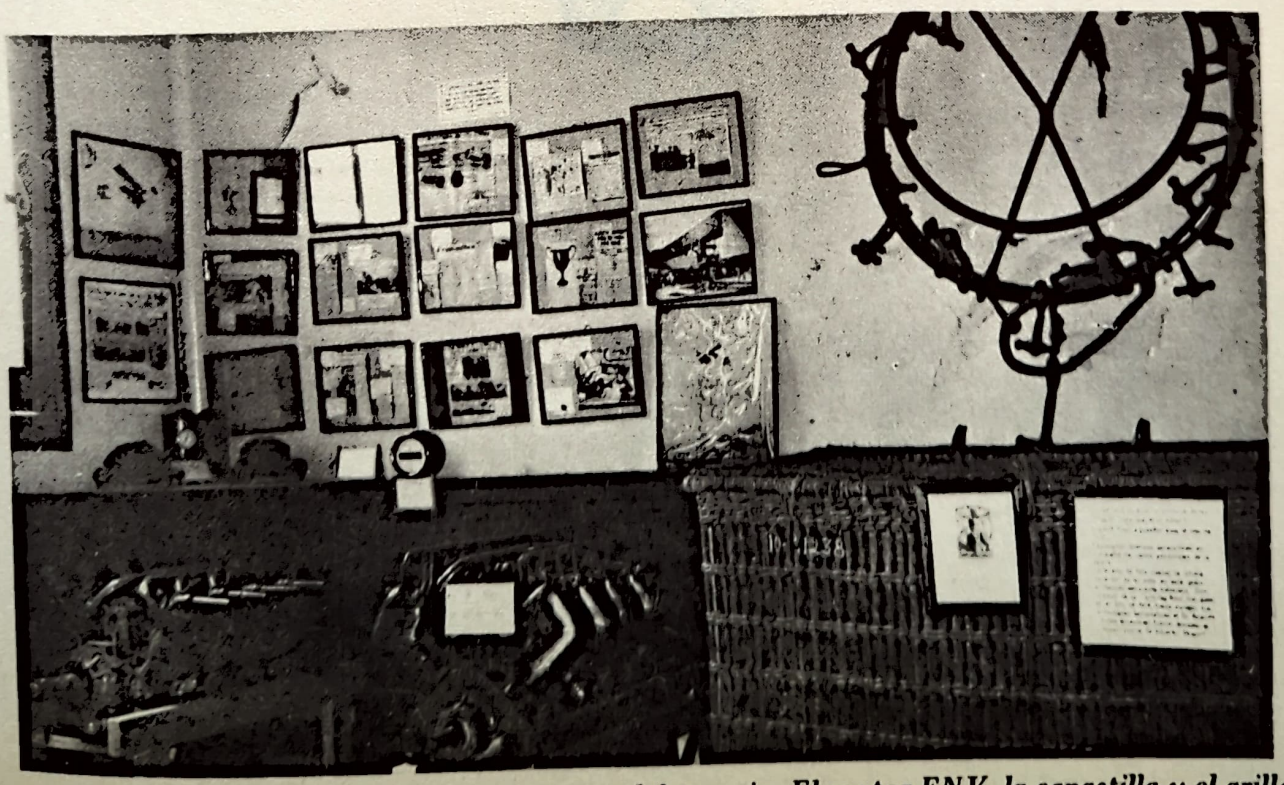
En ese lugar reunió Villasana una considerable colección de piezas históricas de nuestra aviación nacional. En la bien planeada y mejor presentada exhibición estaban los restos del Ryan México-Excélsior, del malogrado as mexicano, capitán P. A. Emilio Carranza. El monoplano Klemm Eagle, en el que atravesó el Atlántico del Sur en 1935, el piloto ibero, Juan Ignacio Pombo, quien al arribar a la capital mexicana, etapa final de su vuelo, donó el aeroplano al Museo Nacional de Aviación. El avioncito "Pinocho" del zitacuarense Miguel Carrillo Ayala, el sesquiplano Azcárate de la primera circunvalación aérea a la República en 1928, por Gustavo León y Ricardo González Figueroa; la canastilla del globo de Alberto Braniff, el motor ENV del Voisin del primer vuelo de Braniff, óleos de pilotos distinguidos, diplomas y condecoraciones, fragmentos de tela y piezas de aviones históricos, motores, el parasol Serie H con motor nacional Aztatl, etc.

El 15 de noviembre de 1933 el general de división subsecretario de Guerra y Marina general Manuel Avila Camacho, inauguró oficialmente el museo.

Muy azorosa ha sido la vida de nuestro museo. En su sitio de origen permaneció hasta el año de 1938 en que fue trasladado a una vieja y ruinosa iglesia en la esquina de las calles de Isabel la Católica y José María Izazaga. Al ser reclamado este inmueble por el Departamento del D.F. para ser reconstruido, el museo fue empacado y almacenado en la Base Aérea Militar de Santa Lucía (1956).

Al llegar a la jefatura de la F.A.M. (1964) el general de división FAPA Roberto Fierro, a petición de uno de nuestros más antiguos pilotos aviadores, el capitán Felipe H. García (Título 23), el museo regresó nuevamente al recinto militar de la avenida Ignacio Zaragoza, quedando instalado en el llamado "Salón de las





Varias reliquias de la conquista mexicana del espacio. El motor ENV, la canastilla y el arillo del globo de Braniff

Aguilas", lugar en donde actualmente se encuentra (1972). A unos de sus últimos encargados, el subteniente Raúl Pérez Gallardo, se debe el mural titulado "Historia de la Aviación Mexicana", que se inicia con la danza ritual de "Los Voladores" y termina en nuestros días. En esta notable obra pictórica, que enriqueció el museo, el subteniente Pérez Gallardo fue ayudado por el sargento primero Margarito Monroy Candia.

Contiguas al edificio que alberga el museo, se encuentran tres piedras militares de la historia de la aviación nacional.

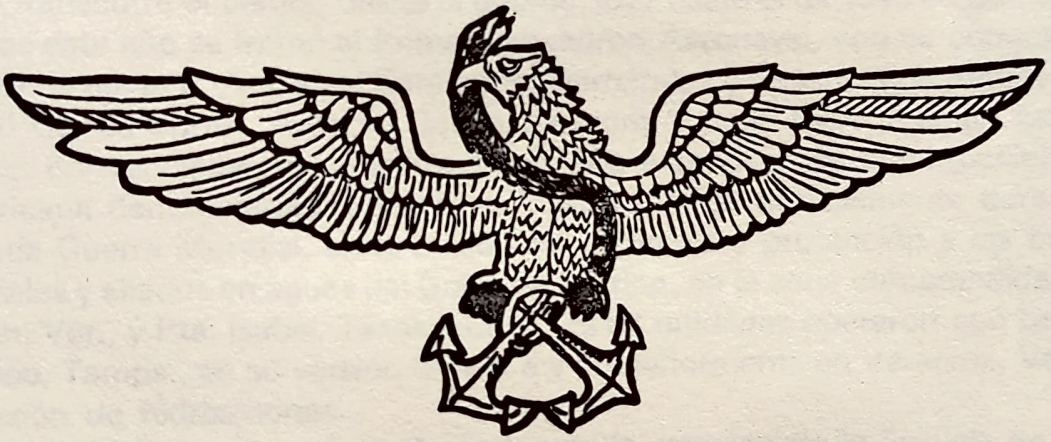
La primera de ellas es: el edificio No. 1, el primero que se construyó en 1915, cuando por órdenes del primer jefe del Ejército Constitucionalista, don Venustiano Carranza, se entregó el llamado "picadero de caballería" al jefe de la recién creada Fuerza Aérea Mexicana, mayor Alberto Salinas Carranza, para que en ese lugar se establecieran los talleres y la escuela militar de aviación.

En este edificio se inició no sólo la Fuerza Aérea Mexicana, sino también la industria aeronáutica nacional, que de 1912 a 1919 fue la más importante del continente americano, llegando a ocupar un lugar muy destacado a lado de las más adelantadas del mundo en aquellos años, como la francesa.

La segunda piedra miliar es un árbol que hoy crece frondoso, pero que siendo aún pequeño arbusto fue plantado en ese lugar el día 15 de noviembre de 1915 al ser inaugurados los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas y la Escuela Militar de Aviación; por lo tanto, ese árbol tiene la misma edad que la Fuerza Aérea Mexicana. Una placa de bronce que rodea su tronco así lo atestigua.

La última piedra miliar, si bien no tan antigua como las primeras, es sin embargo, no menos importante. Se trata del obelisco que en 1933 se levantó como recuerdo de nuestros aguiluchos caídos, en este obelisco se encuentran inscritos los nombres de los pilotos aviadores muertos en aras del progreso de nuestra aviación desde 1918 hasta 1938.

AERONAUTICA NAVAL



ARMADA DE MEXICO
AVIACION NAVAL

La Aviación Naval, tan importante en la constitución de las armadas, es relativamente reciente en la nuestra.

Se inicia propiamente con los primeros miembrós de la Armada que se graduaron en la Escuela Militar de Aplicación de Aeronáutica de la Fuerza Aérea Mexicana, siendo el primero en obtener el título el extinto comodoro P.A. Carlos Castillo Bretón Barrero.

Le siguieron a él los entonces tenientes de corbeta Rafael Santibáñez Fernández, Lorenzo Egurrola Jiménez y guardiamarina.Humberto Enríquez Salcedo, la graduación de este personal estimuló a otros elementos de la armada, para abrazar también esta carrera, verdaderamente intrépida en la época.

De esta suerte se genera una corriente, aunque muy escasa, sí continua de otros compañeros marinos que van pasando por la querida Escuela de Aviación Militar, que ha sido la cuna de los mejores aguiluchos mexicanos.

Parte de estos pilotos formaron parte de la Fuerza Aérea y de la Aviación Comercial Mexicana.

Así transcurre el tiempo desde el año de 1927 hasta el de 1943 en que el 4 de mayo de este año se formó el Primer Escuadrón Aeronaval, con su comandante teniente de navío P. A. Rafael Santibáñez Fernández y tenientes de fragata P. A. Alberto Cortés Cortés, Antonio García Carmona y José Maza Belmar. Este escuadrón convencional se constituyó con seis aeronaves de construcción norteamericana denominadas "Kingfisher", participando notablemente durante la Segunda Guerra Mundial, en la misión de vigilancia y protección a los buques nacionales y aliados en aguas del Golfo de México, en la zona comprendida entre Tuxpan, Ver., y Pta. Isabel, Texas, U.S.A. Estas unidades operaron con base en Tampico, Tamps., en su versión terrestre y posteriormente en Veracruz, Ver., en su versión de hidroaviones.

Mientras tanto, otros compañeros logran la creación de la Escuela de Aviación Naval, con sede en Veracruz, Ver., por decreto del día 5 de octubre del año de 1943, destacando entre ellos los tenientes de navío P.A. Lorenzo Egurrola Jiménez y de fragata P.A. Cirano Sánchez Cárdenas.

Estas fueron las bases fundamentales del nacimiento de la Aviación Naval, la cual aún continúa en su proceso de consolidación y desarrollo.

PIE VETERANO DEL CUERPO DE AERONAUTICA NAVAL
PILOTOS TITULADOS DURANTE EL PERIODO 1927 A 1940



Tte. de Corbeta P.A.
Lorenzo Egurrola Jiménez.
Titulado en 1929.



Cap. de Fragata P.A.
Carlos Castillo B. Barrero.
Titulado en 1927.
†



Tte. de Corbeta P.A.
Rafael Santibáñez Fernández.
Titulado en 1929.



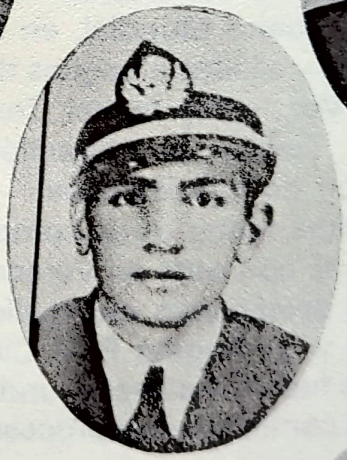
Tte. de Corbeta P.A.
Ramón Pardo Atristáin.
Titulado en 1937.
†



Tte. de Fragata P.A.
Carlos Cano Fernández.
Titulado en 1937.
†



Guardiamarina P.A.
Humberto Enríquez Salcedo.
Titulado en 1929.
†



Tte. de Corbeta P.A.
Gustavo Melgarejo Velasco.
Titulado en 1939.



Tte. de Fragata P.A.
Alberto Cortés Cortés.
Titulado en 1937.



Tte. de Corbeta P.A.
Antonio García Carmona.
Titulado en 1940.
†



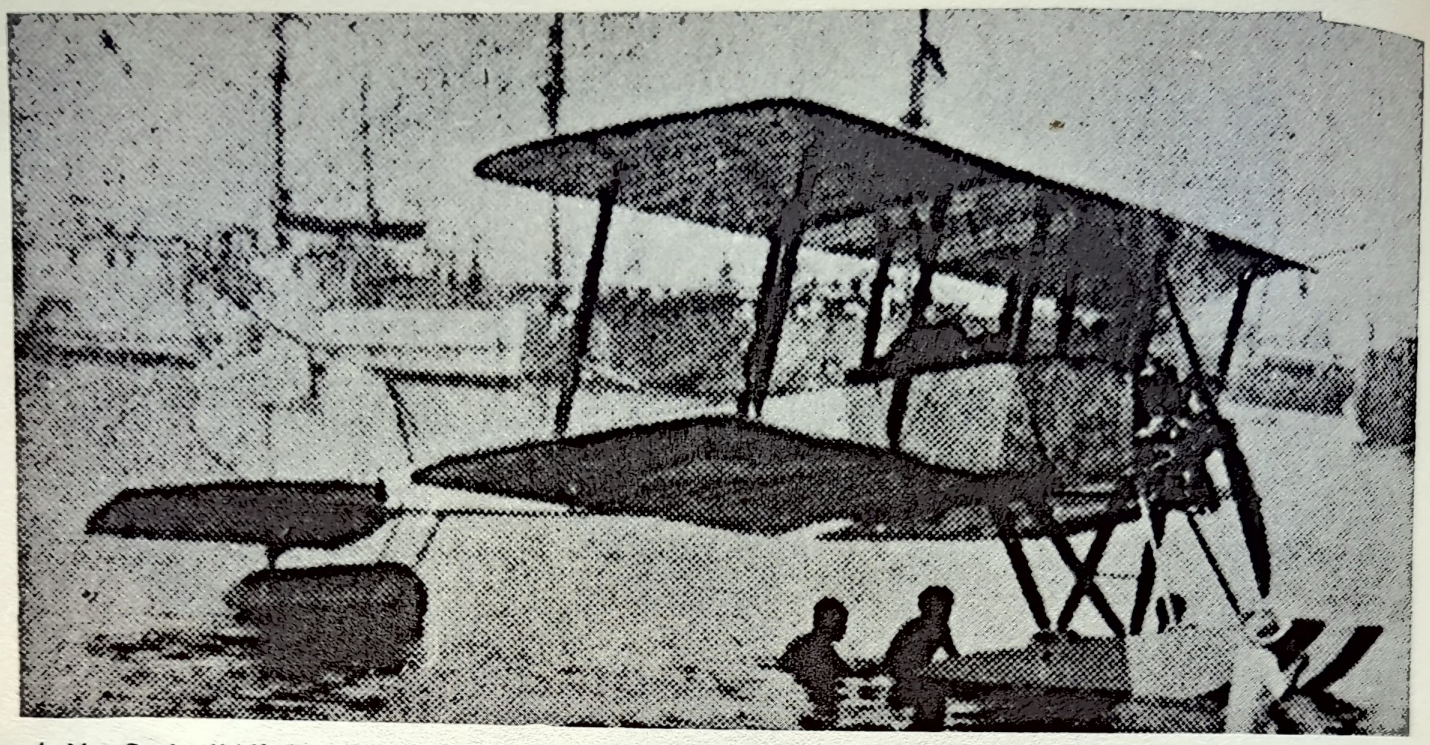
Tte. de Corbeta P.A.
Cirano Sánchez Cárdenas.
Titulado en 1939.



Tte. de Corbeta P.A.
José Maza Belmar.
Titulado en 1940.



Comodoro P.A. Carlos Castillo Bretón, fundador de la Aviación Naval



Avión Serie "A" de manufactura nacional. Primer hidroavión en México, durante sus pruebas en el H. Puerto de Veracruz. 1917



1929. Carlos Castillo Bretón probando el hidroplano Azcárate en Veracruz



Castillo Bretón cuando participó en las demostraciones aéreas de Balbuena en diciembre de 1929. El comodoro fue triunfador en una competencia de velocidad en circuito



Hidroplano Fairchild KR-34



Decreto que crea la Escuela de Aviación Naval de la Armada de México

(Publicado en el "Diario Oficial" de 5 de octubre de 1943.)

MANUEL AVILA CAMACHO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de la República, y de las extraordinarias que me han sido otorgadas; y

CONSIDERANDO PRIMERO.—Que el desarrollo natural de la Marina de Guerra de México exige, proporcionalmente, la existencia de pilotos aeronavales para los servicios específicos de la Armada Nacional, en su arma, la aeronáutica naval;

CONSIDERANDO SEGUNDO.—Que para la obtención económica y adecuada a nuestras necesidades, de pilotos aeronavales, se hace necesaria la existencia de una Escuela de Aviación Naval, centro de formación de los mencionados pilotos;

CONSIDERANDO TERCERO.—Que la Armada de México cuenta en la actualidad con pilotos aeronavales en número suficiente y con los conocimientos necesarios para impartir la enseñanza en el centro que se denominará "ESCUELA DE AVIACION NAVAL", he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO:

ART. 1o.—Con fecha primero de septiembre del presente año, se crea la *Escuela de Aviación Naval de la Armada de México.*

ART. 2o.—Dicha escuela dependerá directamente de la Secretaría de Marina, Dirección General de la Armada.

ART. 3o.—A este centro de formación ingresarán tenientes de corbeta del Cuerpo General y de Máquinas, de la propia Armada, cumpliéndose con los requisitos que señalará el Reglamento de Admisión de esta escuela.

ART. 4o.—El número de alumnos será fijado de acuerdo con las necesidades del servicio y por la Secretaría de Marina.

ART. 5o.—La propia Secretaría de Marina, Dirección General de la Armada, hará la designación del profesorado para esta escuela.

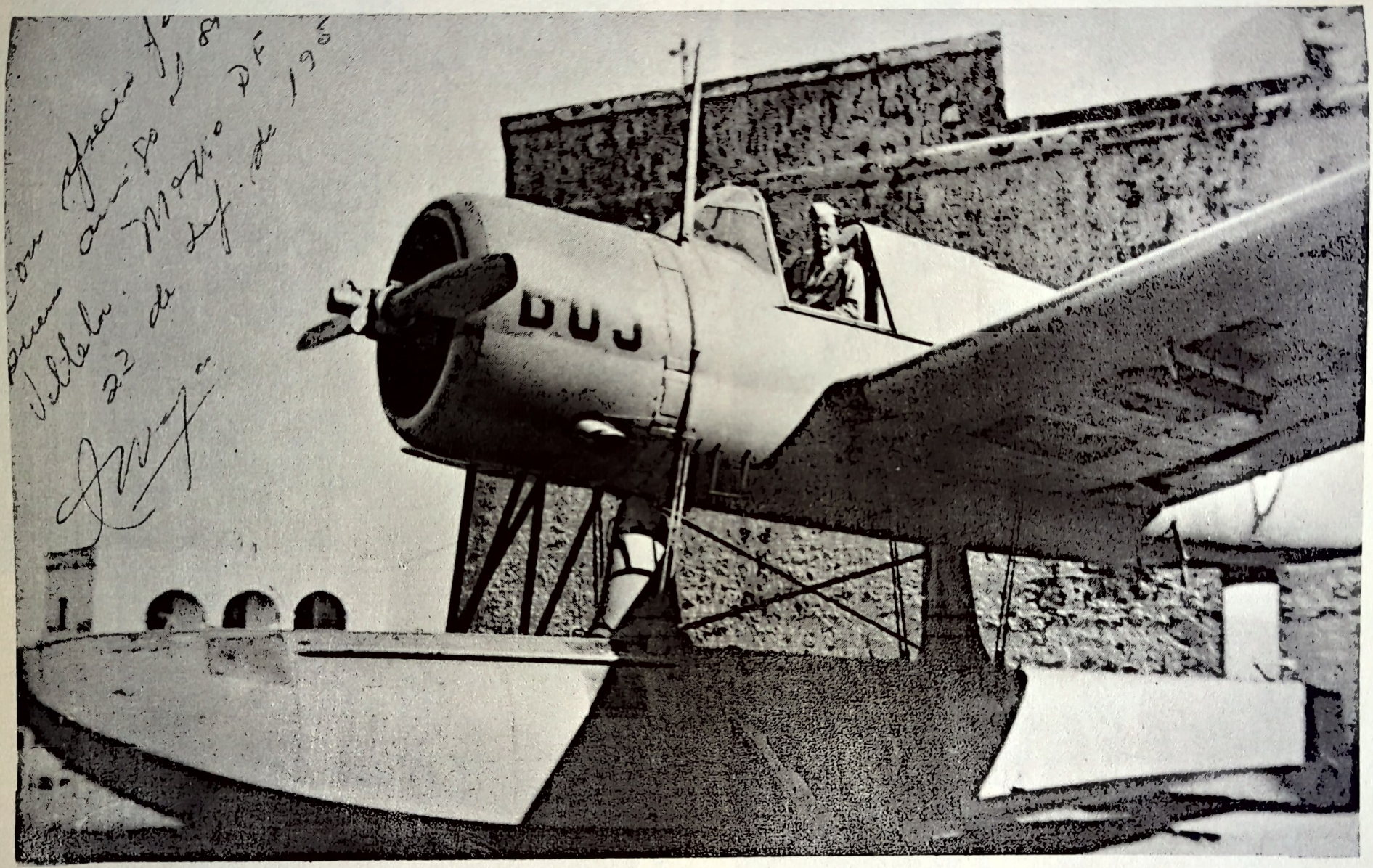
ART. 6o.—Los oficiales graduados en esta escuela recibirán el título de pilotos correspondiente, que los facultará para el ejercicio legal de su profesión en las instituciones armadas y civiles de la nación.

ART. 7o.—La Secretaría de Marina, Dirección General de la Armada, formulará el reglamento orgánico y de funcionamiento por el que deberá regirse esta escuela.

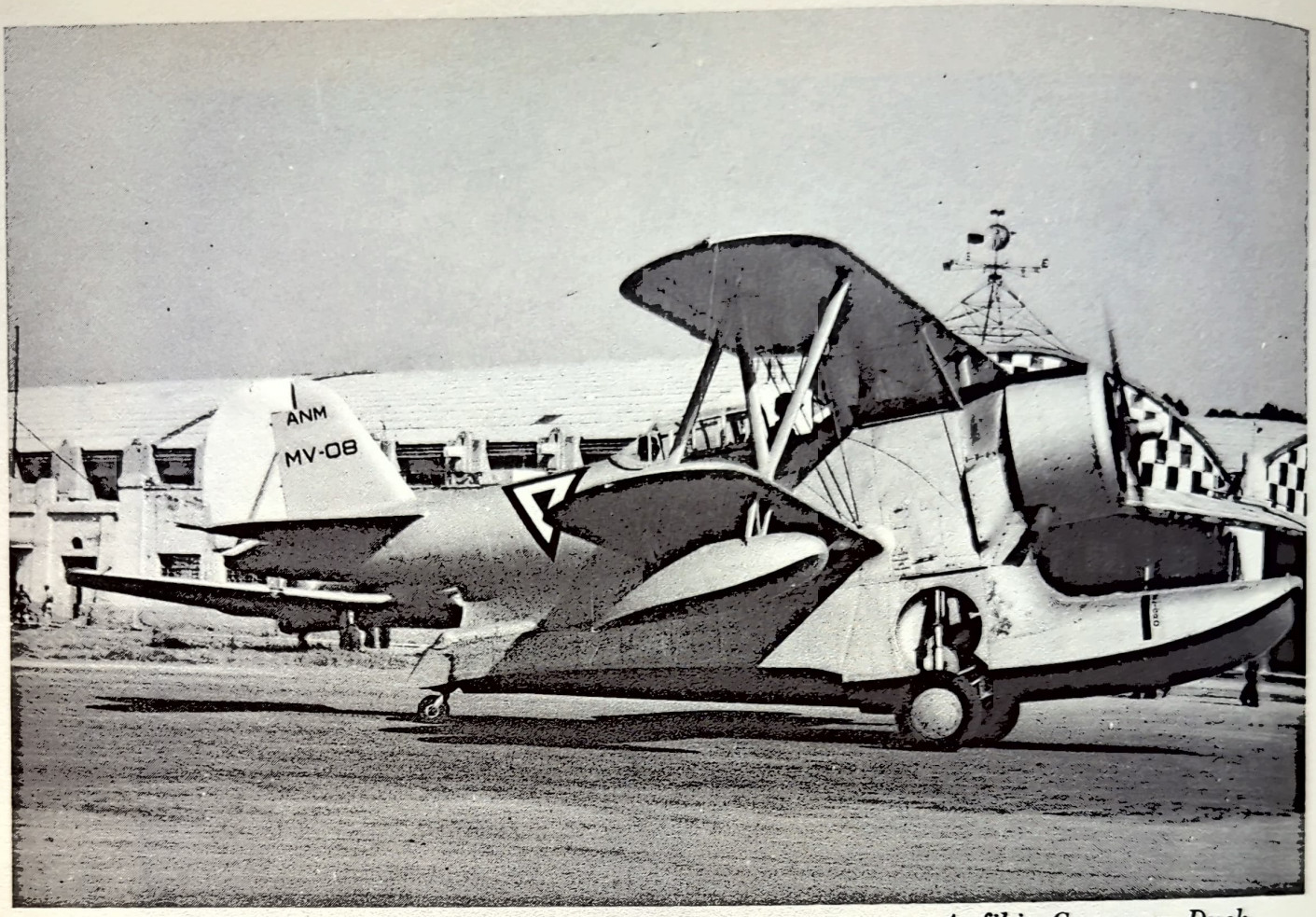
TRANSITORIO:

ART. UNICO.—El presente decreto entrará en vigor en la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Expido el presente decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, D. F., a los veintinueve días del mes de agosto de mil novecientos cuarenta y tres.—*Manuel Avila Camacho.*—(Rúbrica).—El Secretario de Estado y del Despacho de Marina, *Heriberto Jara Corona.*—(Rúbrica).—Al C. Lic. Miguel Alemán, Secretario de Gobernación.—Presente.

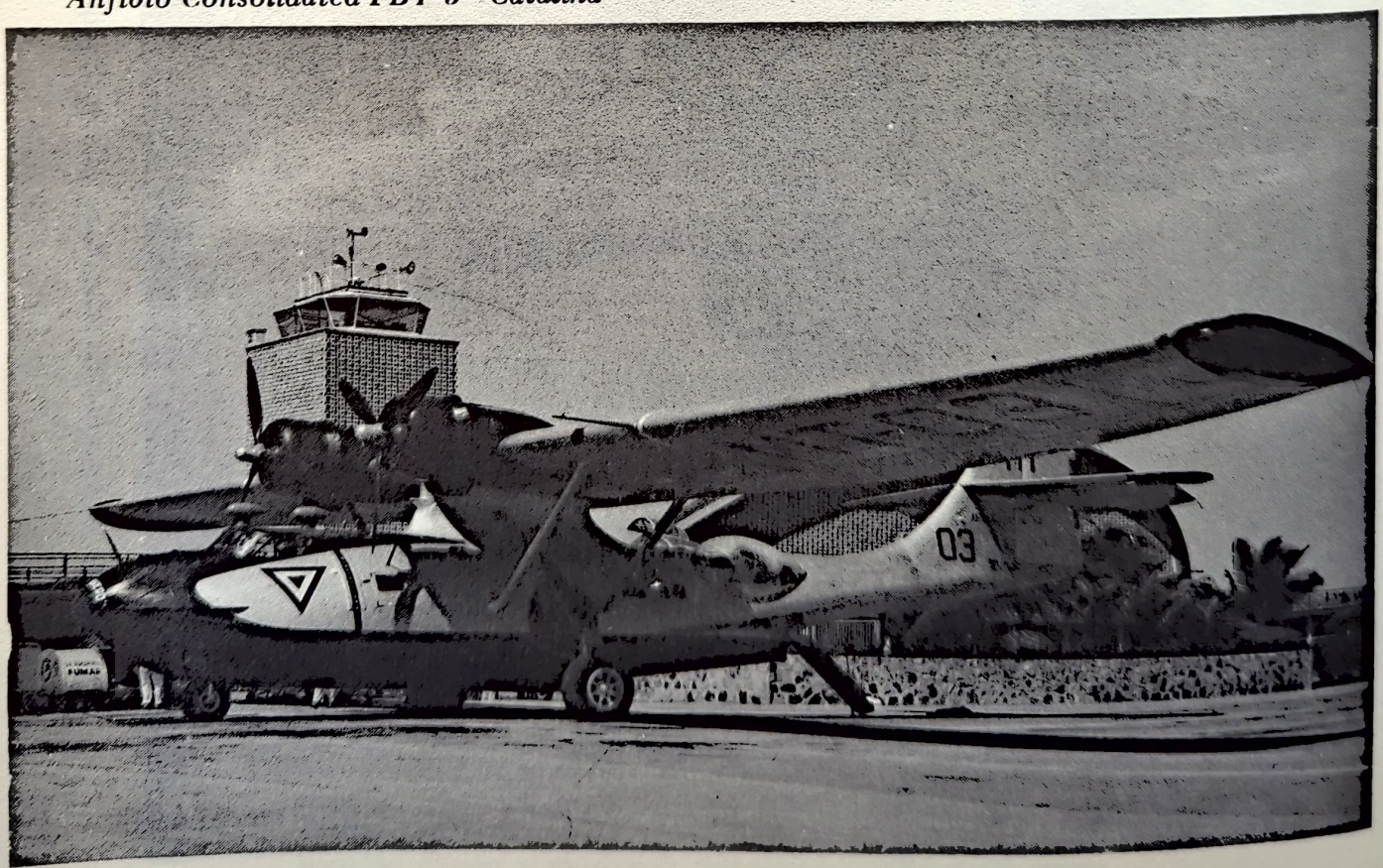


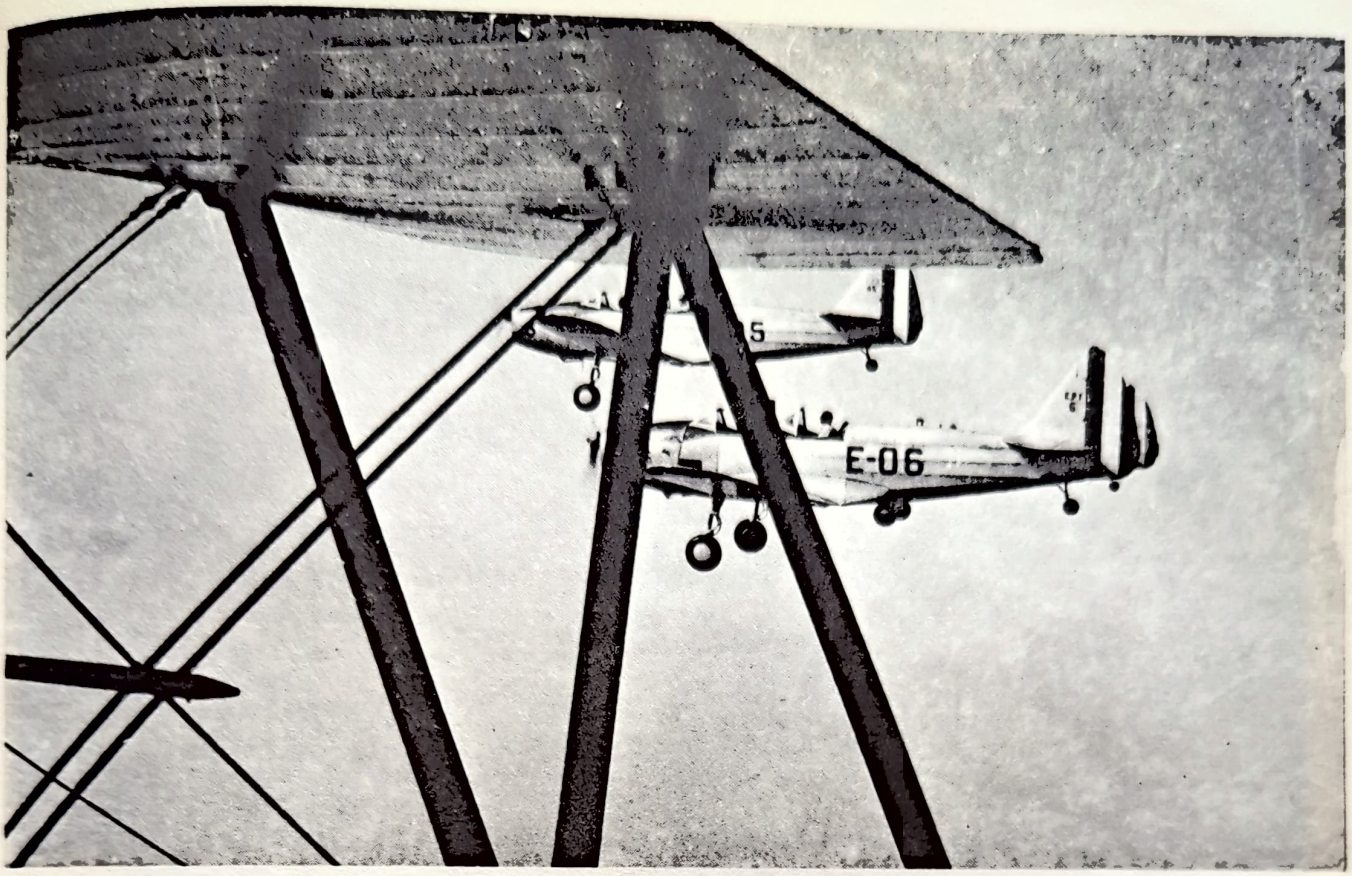
Teniente de fragata P.A. José Maza Belmar. Equipo Kingfisher. Año 1944. Lugar, San Juan de Ulúa, Ver.



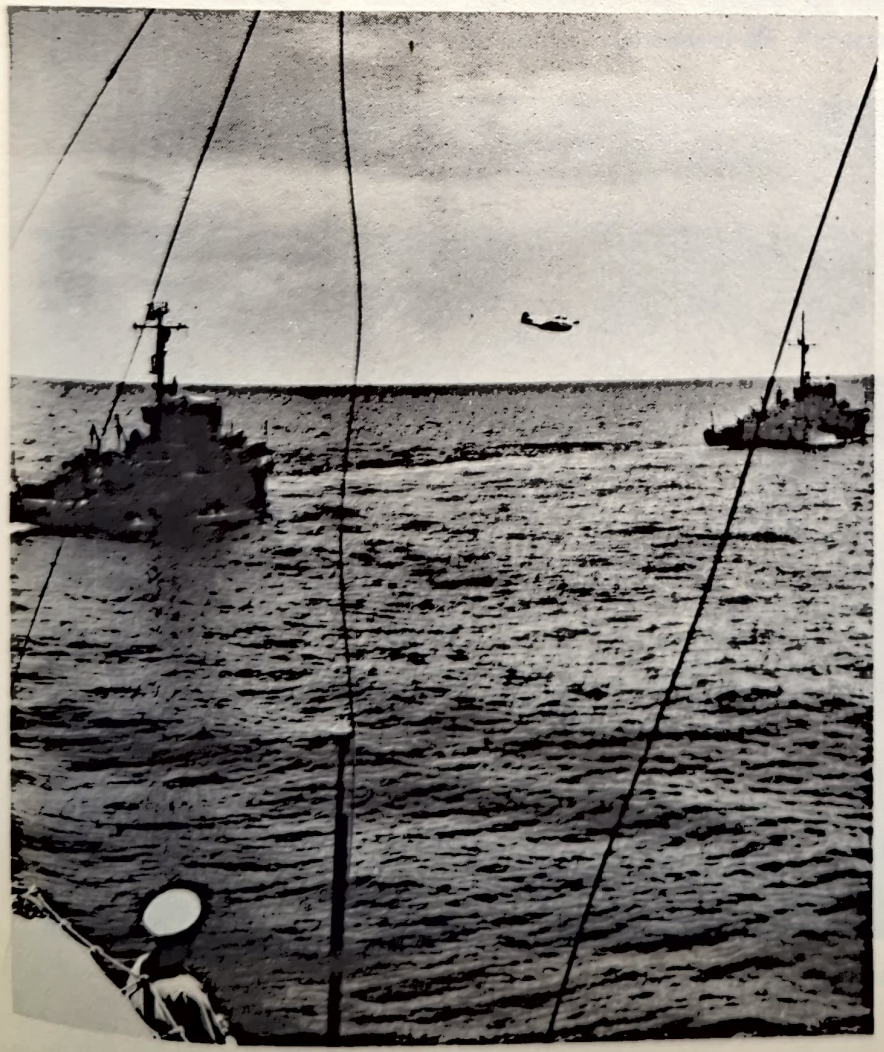
Anfibio Grumman Duck

Anfibio Consolidated PBY-5 "Catalina"

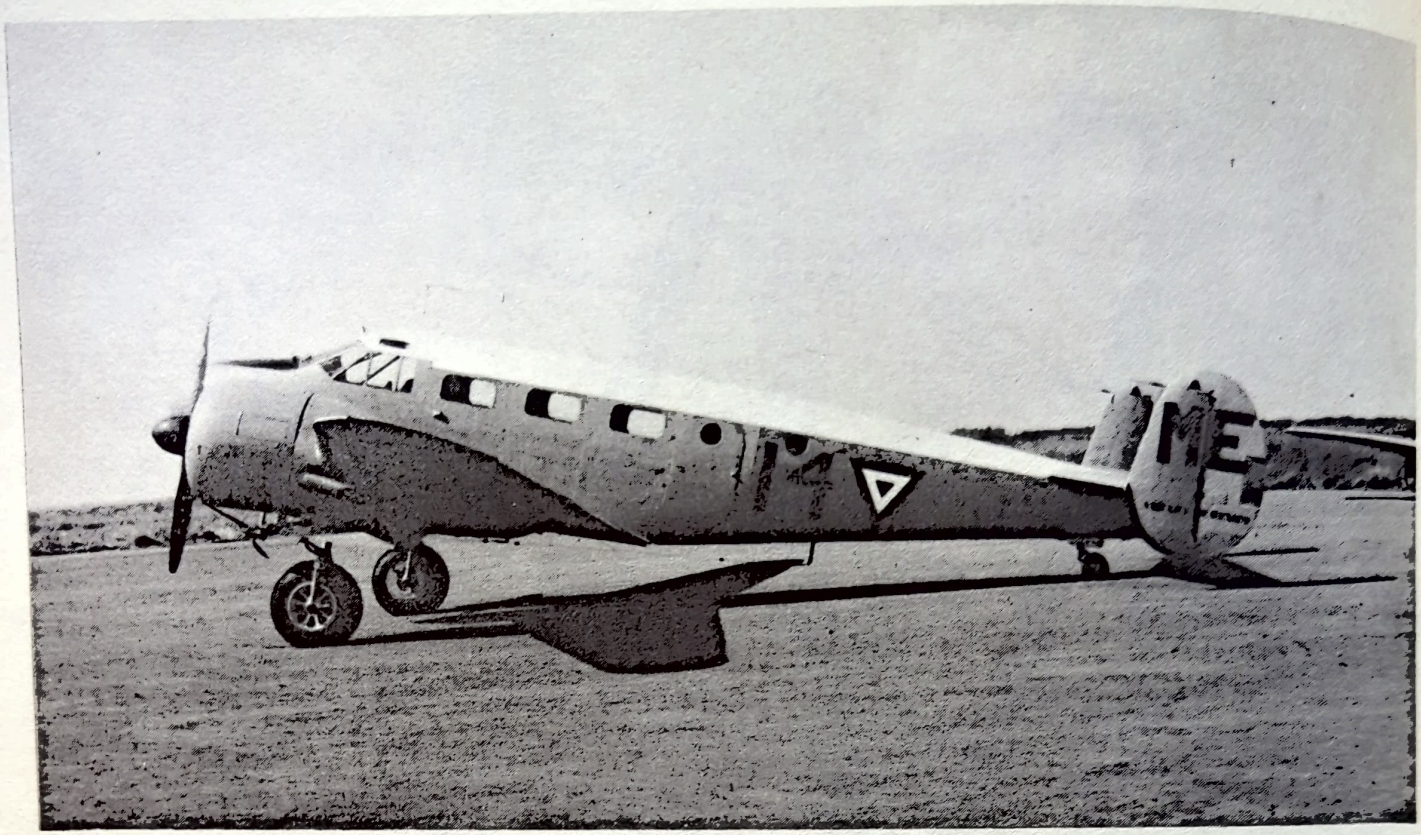




Entrenadores Fairchild PT-13 de la Escuela Aeronaval de Veracruz en vuelo de práctica

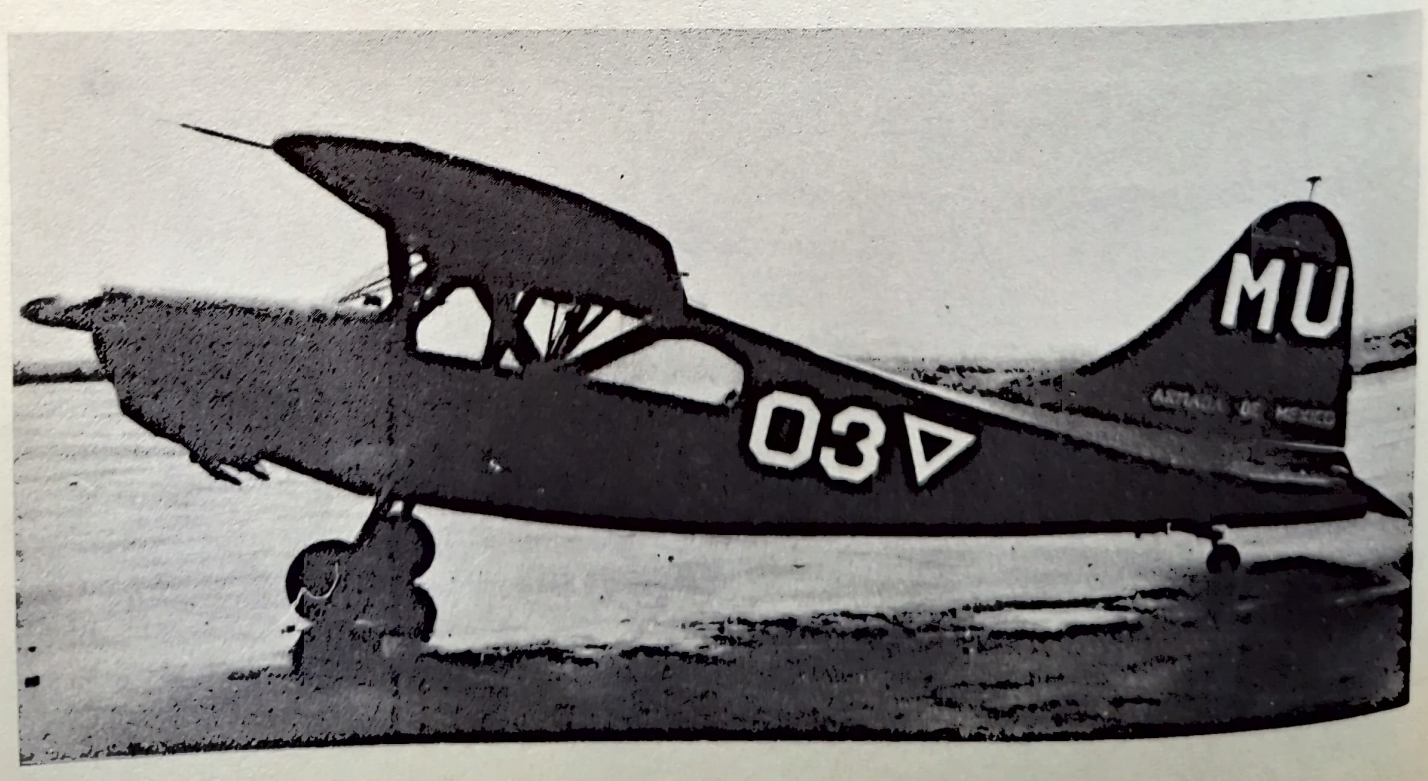


Maniobras aeronavales frente a las costas del Pacífico



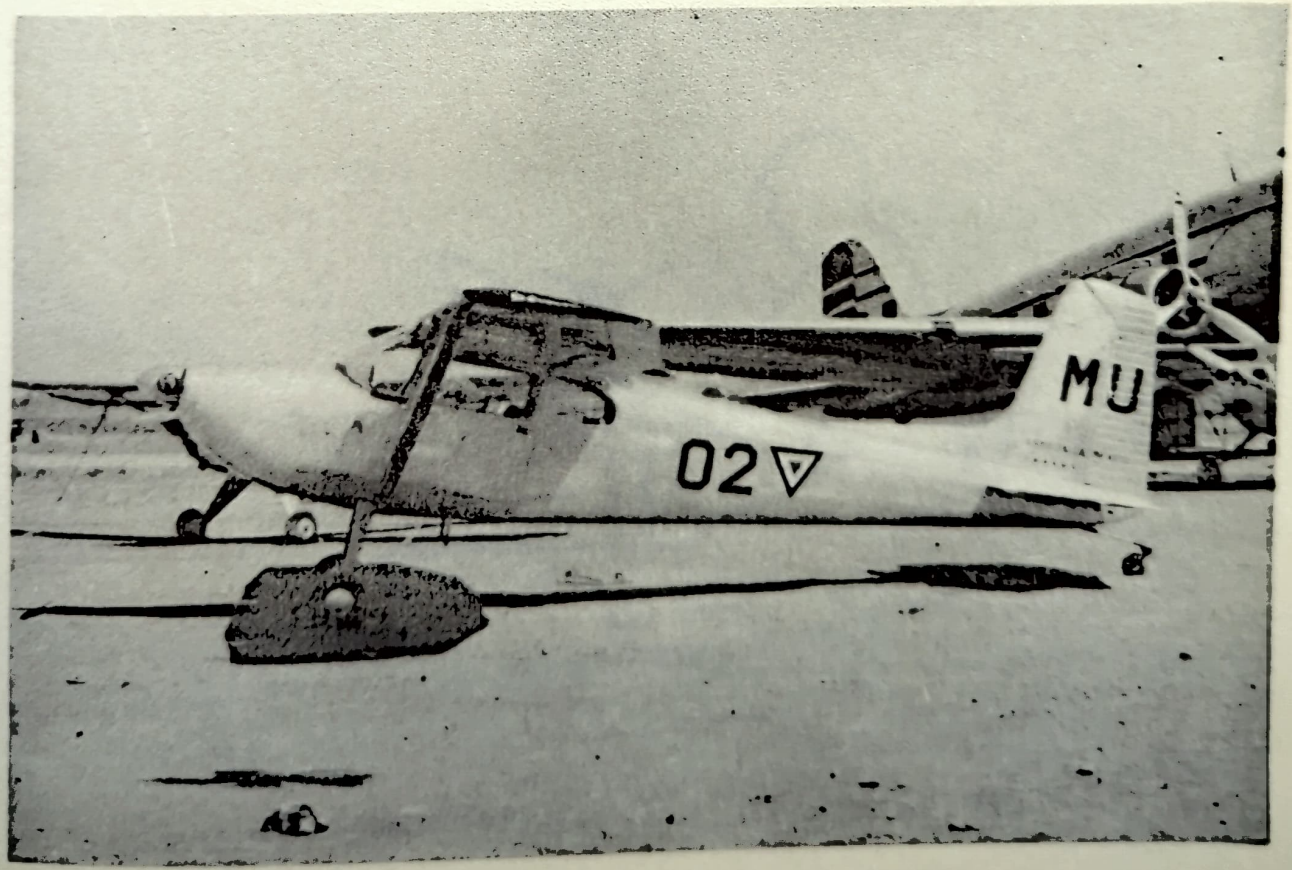
Transporte Beechcraft C-45 de la Armada de México

Stinson L-5 de enlace

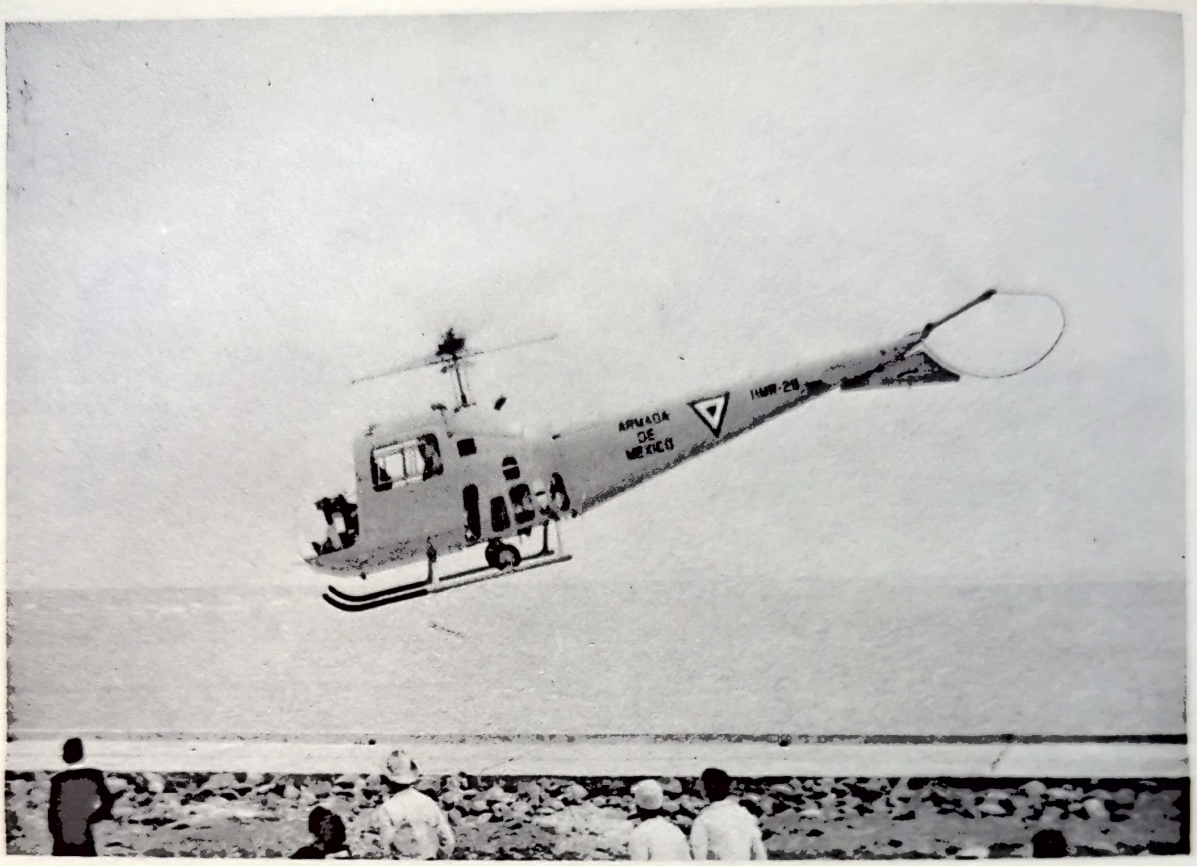




Entrenador Beechcraft Mentor del equipo de enseñanza de vuelo en la escuela aeronaval de Veracruz



Cessna 180 de la Armada de México

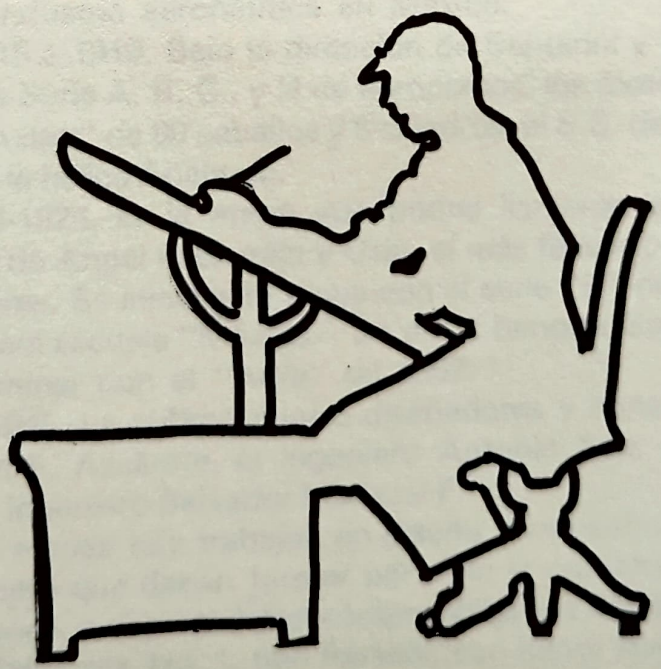


helicópteros Bell de la Armada de México frente a Antón Lizardo, Veracruz



Capítulo VI

LAS CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS



CAPITULO VI

LAS CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS
INTRODUCCION AL CAPITULO

Las construcciones aeronáuticas en nuestro país se iniciaron formalmente en 1915 al entrar en actividad los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.

Su fundador, coronel Alberto Salinas Carranza, contó con dos individuos clave, con quienes para 1919 había logrado ya una industria aeronáutica nacional en toda la extensión del vocablo. Ellos fueron: Francisco Santarini y Juan Guillermo Villasana.

Antes de esto, únicamente se habían hecho estudios, ensayos y construcciones aisladas, esfuerzo y trabajo de pioneros que, sin duda alguna, contribuyeron a lo que más tarde se logró en los talleres de Balbuena, y que los famosos tratados McLane-Ocampo, más conocidos como "Tratados de Bucareli", dieron al traste.

Tres son las etapas o ciclos principales que integran la historia de las construcciones aéreas o de industria aeronáutica en México.

Primera etapa. De 1915 a 1919. Bajo la dirección de Santarini y Villasana, la forman construcción de la Serie A, B, C., y H de aeroplanos, los motores radiales fijos enfriados por aire, "Aztatl" de 80 caballos y 6 cilindros, el S.S. de 10 cilindros y 150 caballos de fuerza y la hélice Anáhuac.

Segunda etapa. 1920-1924. Es la etapa que podría llamarse lascurainiana, pues es la obra completa de Angel Lascuráin y Osio, el más fecundo de nuestros diseñadores y constructores. Se inicia esta etapa con el serie "B" de 1920 y termina en 1924 con el parasol escuela "México". De allí al bimotor Sport de 1939, para definitivamente terminar con el "Aura" de 1957.

Tercera etapa. 1929-1945. La cubren cuatro diseñadores y constructores: el general e ingeniero Juan F. Azcárate, el ingeniero Antonio Sea, el ingeniero Roberto de la Barrera y el ingeniero Salvador Mariscal F.

Intercalados en estas etapas hay trabajos en diseño y construcción que se realizaron aisladamente pero que deben formar parte de la cronología histórica por su importancia. Así, pues, tenemos: el Helicóptero Villasana de 1920 y su Pinguino de 1932. Los Baja California, No. 1, tipo Parasol, con motor Hispano-Suiza, el No. 2 del primer vuelo sin escalas México-Habana y el No. 3 para pasajeros, todos ellos de la fábrica en Mexicali, B. C., de José Flavio Rivera, en 1928. El MTW de 1934 y el Pinocho construido en Zitácuaro, Michoacán, en 1936.



Interior del edificio número 3 de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas (Tomado de "Tohtli")

Dignos de mencionarse también como pioneros de las construcciones aeronáuticas en México, los ingenieros: Leopoldo Aréchiga, Angel Calvo, Juan Brelivet, Luis Garduño y Alejandro del Paso. El 1o. de febrero de 1937, el ingeniero León Avalos y Vez, profesor insigne de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica, del Instituto Politécnico Nacional, fundó la carrera de Ingeniero de Aeronáutica; cofundadores de esta nueva disciplina profesional en México, fueron el ingeniero mecánico electricista, Manuel Cerrillo, Juan Brelivet y Angel Calvo. La primera generación de ingenieros de aeronáutica egresó en 1939. De todos los que a partir de esa fecha hayan podido titularse hasta nuestros días, son pocos, muy pocos, los que en realidad han tenido experiencia como ingenieros de aeronáutica. Entre esos pocos podemos contar a: Raúl Siperstein Halperin, que en el año de 1946, junto con Benjamín Maldonado construyeron el TT-5. Un diseño en el que se conjugaron partes de varios aviones de la época.

Alejandro Betancourt Villaseñor es tal vez el de más experiencia en diseño y construcción de aeronaves. Entre los trabajos de este técnico mexicano, titulado en 1943, está el monoplano utilitario Cuauhtémoc M-1.

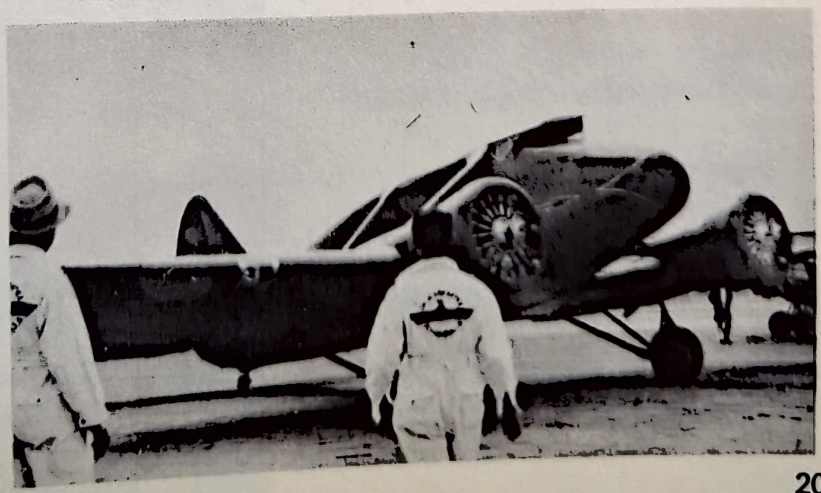
Teodoro González Ballesteros, en 1958 modificó el DH. Heron, del Banco Nacional de México, S.A., sustituyéndole los cuatro motores Gypsy Queen 300 por cuatro Lycomings de mayor caballaje. Esta modificación fue adoptada en otros países en aviones similares. El ingeniero Ballesteros tuvo, entre otras, la experiencia de haber trabajado en la fábrica Lockeed-Azcárate, en San Luis Potosí.

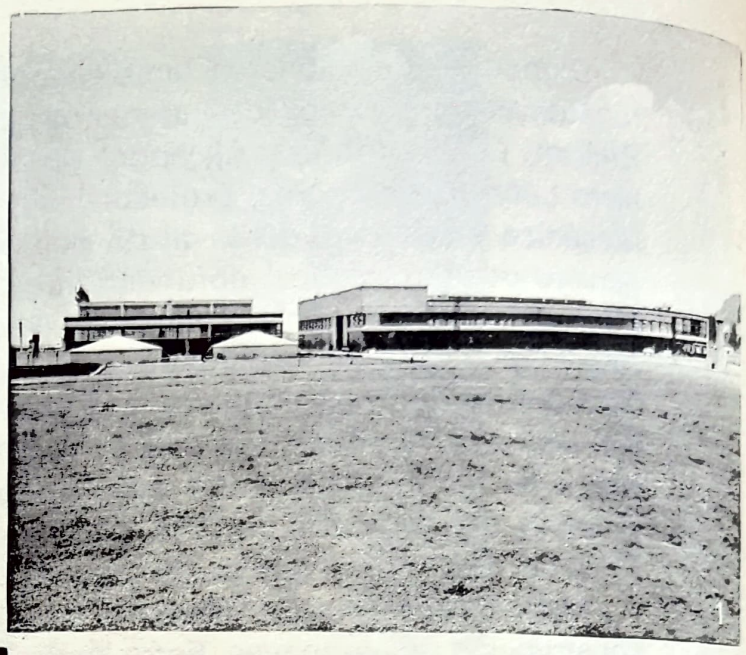
Los ingenieros Genaro Galindo Blanco y Manfred Enkerlin trabajaron en la fábrica de San Luis Potosí, durante la construcción de la serie LASA.

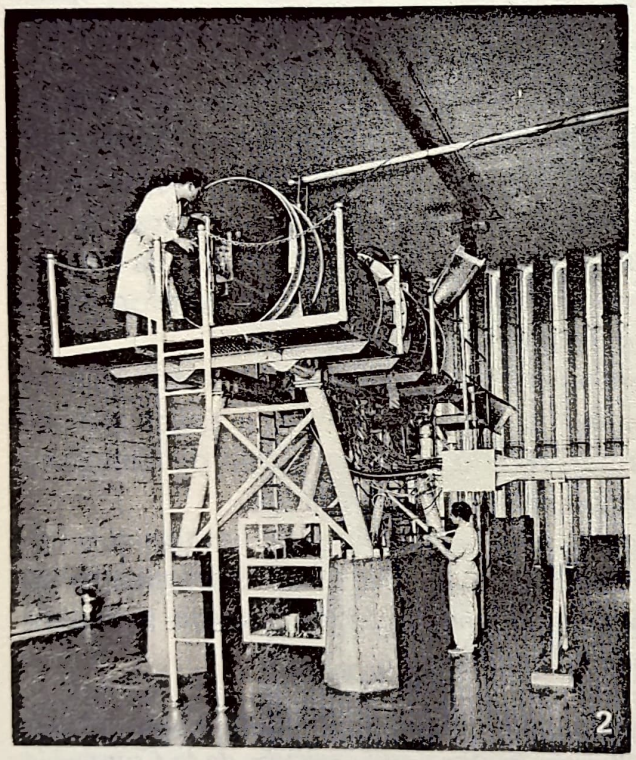
Del ingeniero Arno Gjumlich hablaremos más adelante en el relato que se hará de la fábrica de aviones Anáhuac, y del fumigador "Tauro". Estos son en síntesis los ingenieros de aeronáutica que han tenido la oportunidad de trabajar y de aplicar sus conocimientos en la fabricación real de un aeroplano.

Los demás que se encuentran dentro del medio de aviación, limitan sus actividades profesionales al mantenimiento de aeronaves y al de adiestramiento de personal de vuelo, dentro de las empresas aéreas nacionales. Estando la mayor parte de ellos en puestos burocrático-administrativos.

Avión trimotor Stinson "A" que fue modificado a bimotor por el ingeniero Xavier Torres Landa en los talleres de la Compañía Aeronáutica Francisco Sarabia en Mérida, Yucatán

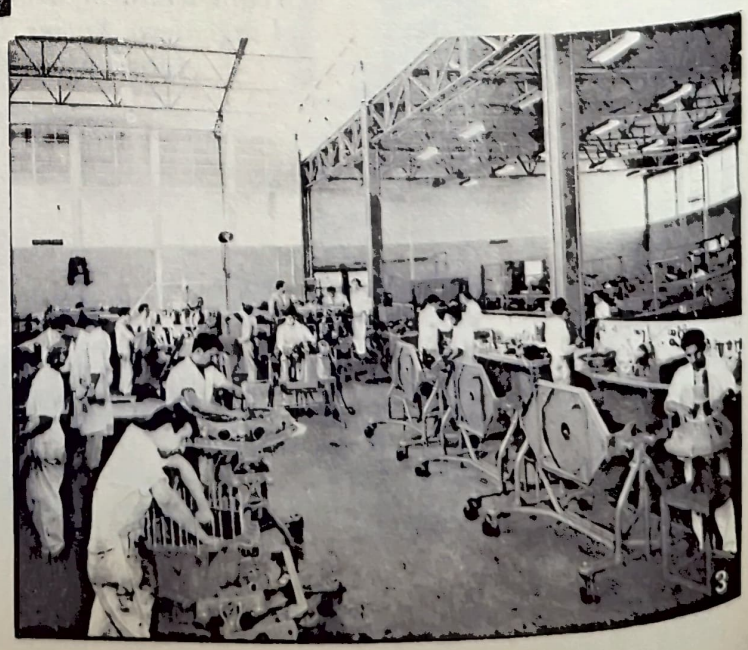






BRISTOL DE MEXICO, S.A.

Efímera fue la vida de esta empresa de capital mixto México-Británico, para la revisión mayor de motores, de pistón de los aviones de las Empresas Aéreas Mexicanas y Centroamericanas. He aquí tres aspectos de dicha factoría: 1. Fachada norte. 2. Celda de prueba. 3. Ensamble final



Dos notables modificadores de aeronaves en nuestro medio aeronáutico han sido: el ingeniero Xavier Torres Landa y el capitán P. A. Alejandro Fedorenko.

Sirva lo anterior para trazar un panorama de nuestra industria de construcciones aeronáuticas a través de la historia de la aviación.

A continuación haremos algunas relaciones más detalladas, de los que a nuestro juicio fueron personajes característicos en cada una de las tres etapas o ciclos a los que aludimos al principio de ésta, la introducción del presente capítulo.

FRANCISCO SANTARINI

En 1908, el gran aviador francés Luis Bleriot cruzó por primera vez en aeroplano el Canal de la Mancha, a bordo de un avión monoplano de ala media, diseñado por él mismo. Este tipo de avión, el XI, fue conocido como el Bleriot tipo Canal de la Mancha.

El vuelo de Bleriot tiene, además, otro aspecto curioso. Por aquellos años no existían aún en el mundo fábricas de motores de aviación, pues los empleados eran, generalmente, de motocicleta; los de automóvil por su peso excesivo en relación con su caballaje los hacían impracticables.

En París existía, en el barrio de Asniers, un taller de construcción de motores para motocicletas de carrera dirigido por su propietario Alessandro Anzani, de nacionalidad italiana; Anzani era ayudado por un joven mecánico, de 25 años, también italiano, llamado Francesco Santarini.

Un día llegó al taller de Anzani un experto alemán en carreras de motocicletas, éste se llamaba Hoffman, y propuso a Anzani que modificara uno de sus motores de dos cilindros en "V" añadiéndole un cilindro más, con objeto de obtener mayor potencia. Después de largas pláticas y discusiones, y con la oportuna ayuda de Santarini, se logró convencer a Anzani de la bondad de la modificación.

De hecho, lo anterior originó el nacimiento del primer motor radial fijo para aviación, enfriado por aire.

Poco tiempo después llegaba a los talleres de Asniers un fuselaje de Bleriot XI, al cual debería instalarse un motor Azani del nuevo tipo y una hélice integral Chauviere. Este conjunto sería el que, en la mañana del 25 de julio de 1909, conquistaría el Canal de la Mancha.

Queremos recordar bien ese motor Anzani y esa hélice Chauviere, pues más adelante veremos cómo ambos influyeron en la primera industria aeronáutica de México.

Los acontecimientos bélicos en Europa hacen que Santarini emigre a América. Su gran experiencia y habilidad fue adquirida inmediatamente por la Moissant Internatinal Aviation School, de Mineola, Long Island. Ya para entonces en esta escuela se encontraban los primeros pilotos aviadores mexicanos enviados por don Francisco I. Madero.

En esos años se encontraba también en Moissant otro grande de la aviación mundial, Giuseppe Bellanca, también oriundo de Italia. Este se dedicaba a trabajar como mesero en el restaurante del campo de aviación.

Estalla en México el cuartelazo de 1913 y, en Moissant, el grupo mexicano se divide; los primos Salinas secundan el movimiento constitucionalista, los hermanos Aldasoro y Horacio Ruiz deciden regresar de inmediato a su país para ponerse a las órdenes del presidente Madero.

Y mientras tanto, en Ciudad Juárez, la primera jefatura por conducto del señor Willian A. Staate, compra de la Moissant tres monoplanos Moran Saulnier, y al mismo tiempo contrata los servicios de Frank Santarini.

En febrero de 1914 llega Santarini con el primer avión del pedido, el que junto con los llegados después formaron la primera flotilla Aérea Constitucionalista.

Santarini debería mantener en condiciones de vuelo la flotilla aérea constitucionalista. Con ella estuvo tanto en las acciones de El Ebano, como en Veracruz y Yucatán.

Por cierto que a esta flotilla se incorporaron los aviadores norteamericanos: Jorge Pufflea, Charles Niles y Leonardo Boney.

Al triunfo del constitucionalismo, en el año de 1915 se establecen, por acuerdo de don Venustiano Carranza, la Escuela de Aviación y los Talleres de Aplicación de Aeronáutica, quedando al frente de ellos Francisco Santarini.

Como a la altura del Valle de México los Moran Saulnier no podían volar muy bien, Frank Santarini discurrió hacer de los monoplanos Moran un biplano. Así fue como nació el famoso biplano Serie A.

Ante el éxito de este avión, el Primer Jefe dispuso su construcción en serie, para, con ellos, dotar nuestra recién nacida Fuerza Aérea. Pero como en Europa estaba en pleno apogeo la I Guerra Mundial, y los Estados Unidos habían decretado el embargo sobre nuestras fronteras, era punto menos que imposible obtener motores de aviación e instrumentos de vuelo.

Frank Santarini pone nuevamente su ingenio a trabajar y, con la experiencia de Aisniers, diseña y construye un motor de 80 H.P., radial fijo y enfriado por aire: el Anzani-Aztatl. Construyó también los instrumentos de abordo; las bujías del motor, en vez de porcelana como dieléctrico, la que era imposible de conseguir, usó nuestro humilde barro de Tlaquepaque. Por cierto éste dio mejores cualidades dieléctricas que la porcelana.

Pero Santarini no sólo construyó aviones para México, sino que formó a nuestros primeros pilotos. Sin ser él piloto, y no habiendo en aquellos tiempos aviones de doble control para enseñanza, Santarini los enseñó a volar desde el suelo.

Con la ayuda de banderas blancas y periódicos extendidos en el suelo, el maestro Santarini iba marcando desde tierra las maniobras que sus alumnos deberían ejecutar en el aire.

Siempre y muy de mañana, a las cinco y media, se alineaban frente al Hangar No. 4 dos grupos de hombres. En el primero se encontraban los cadetes y en el segundo los aspirantes. Todos ellos vestían overoll blanco.

El grupo de cadetes se alistaba para emprender las prácticas de tierra, y el segundo, menos afortunado, se trasladaba al otro extremo del campo, a esperar la llegada del avión; con su cadete, a pulso, volteaban el avión y lo ponían en dirección contraria para que volviera a emprender la carrera.

Al iniciarse las prácticas llegaba, a bordo de su viejo Ford, el maestro Santarini, enfundado en su espeso abrigo y tocado del inseparable hongo que no siempre tenía la misma forma.

Se dirigía al grupo y les decía: "A ver vieguitos . . . ¿Listos?".

Y daba principio la más pintoresca lección aérea de todos los tiempos.

Todo mundo atento oían decir al maestro Frank: "Mira vieguito . . . pongan presta atención todos . . . vamos a volar en línea recta, es decir, derechito. ¿Saben?, salimos de aquí y llegamos allá, y ¡por la Madona!, no más allá del fin del campo, que nadie pase de allí, . . . ¿eh? . . . Ahora bien, atención, ya estamos en la máquina (y hacía el ademán de tener el control entre las manos). . . toda gasolina . . . toda chispa . . . ¿Oyen el motor? . . . rrrrrrrr . . . Ya está bien . . . Nos vamos, el control adelante . . . y corren y corren, que haya velocidad . . . más velocidad . . . mucha velocidad . . . La cola va alta y luego calas un poquito . . . piu poquito . . . ya, está, ya estamos en el aire . . . ¿lo ven . . .: esto es volar . . . no hay que volar alto sino baquito, piu baquito . . . y suavecito, suavecito . . . el control un poquito adelante . . . mucho cuidado y lo hacen para un lado, lo enderezan, si pica, no calas; que cabecea, los picas . . ., pero hay que volar baquito, al llegar aterrizan . . . con cuidado, que nadie se pase del suelo, no quiero que me rompan la máquina".

"Bueno, maestro, y. . . ¿Cómo aterrizamos?"

"¡Miseria!, qué pregunta."

"¿Qué no saben?; ¿qué no les hago las señales? ¿No cuando bajo los brazos pican y cuando los levanto nivelan? ¿No aterrizan así? . . . Otra volta me preguntas y . . . te . . ."

Momentos después de estas explicaciones el cadete surcaba el cielo y . . . aprendía a volar.

En 1920 Santarini se nacionalizó mexicano, se casó con una mexicana y sus hijos fueron mexicanos.

Sin embargo, con el tiempo el maestro Santarini pasó al olvido, viejo y ciego murió el año de 1954, alejado completamente de la aviación, a la que tanto quiso e hizo por ella.

Santarini es, sin duda, el verdadero padre de la aviación mexicana.

LA HÉLICE ANAHUAC

Como se tropezara con enormes dificultades para obtener buenos rendimientos de las hélices extranjeras en el atiplano mexicano, nuestros técnicos, por indicaciones de la superioridad, se abocaron al estudio y resolución del problema.

Las hélices más usadas en esas épocas eran las francesas Chauviere, que al nivel del mar o a las pequeñas alturas de la mayor parte de los países europeos daban un excelente rendimiento, razón por la cual eran populares entre los aviadores pioneros del viejo continente.

Pero en América, en donde hay montañas de verdad, las Chauviere no eran capaces de sostener a los aeroplanos en la enrarecida atmósfera de nuestros valles y cordilleras.

Juan Guillermo Villasana, que desde 1911 había ya hecho estudios, diseños y pruebas con diferentes tipos de hélices, presentó a la jefatura los dibujos de ingeniería y los cálculos, sobre una hélice de su invención.

El gobierno encabezado por don Venustiano Carranza, aprobó desde luego la construcción de la hélice, bajo la dirección de Villasana. La primera se fabricó en septiembre de 1915 en los talleres de la Escuela de Artes y Oficios (hoy ESIME, Allende 38), habiéndose encomendado la mano de obra a dos hábiles y expertos obreros mexicanos, Jesús Lemus y José Verdiguel.

Meses después, el 1o. de octubre, se presentó el primer modelo con un acabado perfecto. La hélice fue bautizada con el significativo nombre de "Anáhuac", pues había nacido para volar en el Valle de Anáhuac. Puesta en un motor Gnome de 100 H.P., la primera hélice fue experimentada "a punto fijo", obteniéndose del motor 1,086 revoluciones por minuto. El 10 de octubre fue probada en vuelo yendo a bordo del aeroplano el general de división Pablo González. Con tan magníficos resultados, el mayor Alberto Salinas, director de la escuela y talleres, ordenó se prosiguiera con la prueba de la hélice "Anáhuac", hasta que quedara en condiciones de ser fabricada en serie en los Talleres Aeronáuticos de Balbuena.

Durante el segundo vuelo de prueba del 12 de octubre, se logró establecer con la hélice "Anáhuac", una marca de altura de 17,250 pies sobre el nivel del mar (5,925 metros). Esto fue con la hélice prototipo No. 1 Serie "A", impulsada por el motor de 14 cilindros, radial enfriado por aire, marca Gnome de 100 caballos de fuerza, del biplano Humtington, piloteado por Leonardo Boney.

La marca establecida representaba una altura de 9,720 pies sobre el nivel del Valle de México. Sin duda fue una marca de record para el Continente Americano —y tal vez del mundo entero— de haber intervenido la F.A.I.

Veinticuatro horas después de ese histórico vuelo, nuestro Departamento de Aviación Militar recibía del extranjero numerosos mensajes de felicitaciones por el triunfo alcanzado por el técnico mexicano Juan Guillermo Villasana.

De apuntes del propio inventor extractamos los siguientes datos: La hélice "Anáhuac", de diseño muy adelantado a su época (de mejores características que las Chauviere francesas), tenía las siguientes características:

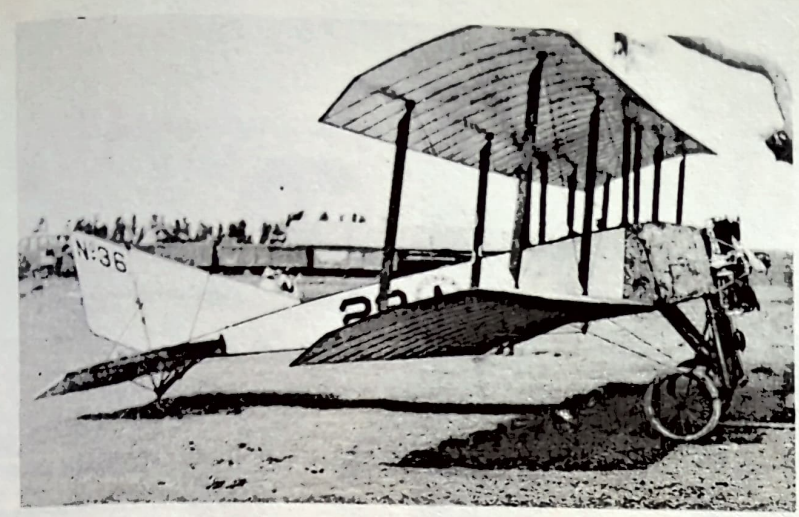
Número de palas dos. Paso relativo 0.75. Ancho máximo de las palas 0.10D. Paso constante.

"Para su construcción se han usado maderas desflemadas, secas saturadas, de buena fibra y especial consistencia. Empléanse colas bieromatadas.

"Se ha adoptado el sistema de emplear dos clases distintas de maderas, para evitar el torcimiento. La hélice se forma de varias láminas de madera colocadas en forma de abanico, alternando su disposición.

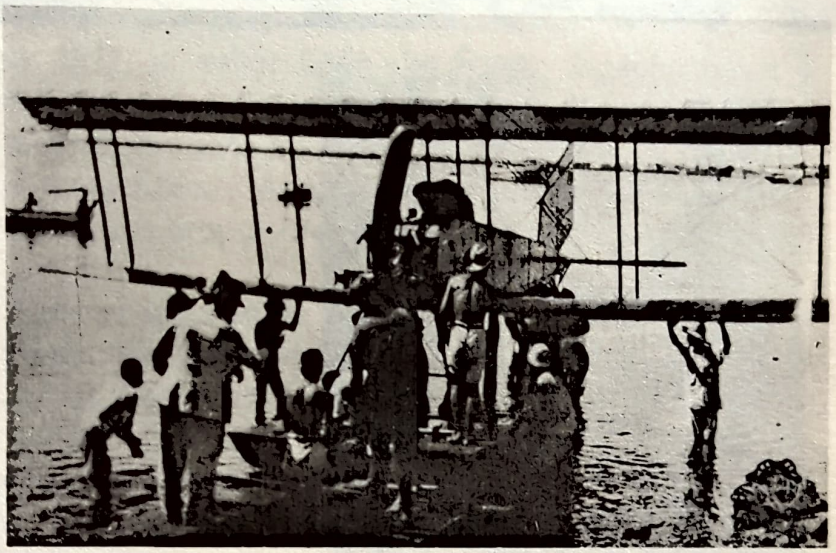
"Con lo anterior se consigue que la hélice quede equilibrada, sin tener que recurrir al emplomado (método Chauviere). Con la inversión de las fibras de la madera de una lámina con relación a la de otra, se obtendrá para cada lado y a la misma distancia del centro, el mismo peso por unidad cúbica."

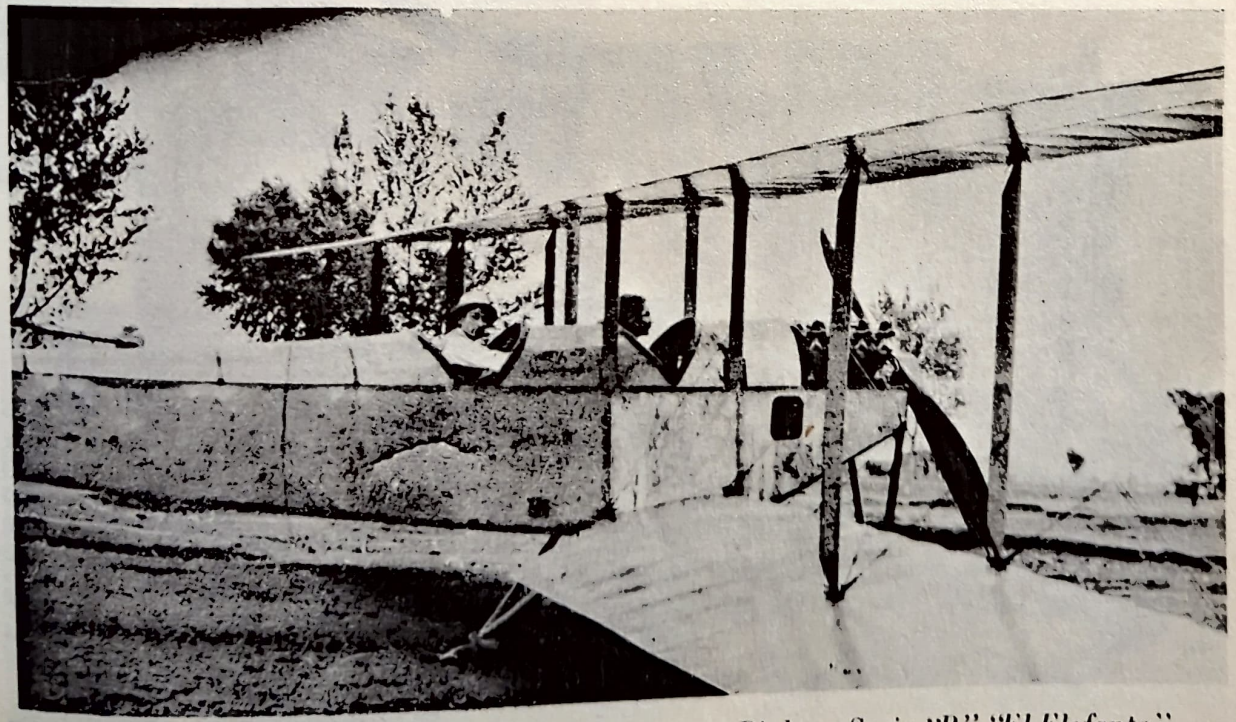
La industria aeronáutica había llegado a ocupar, merced a la hélice "Anáhuac", un lugar destacado para México, en el mundo. Los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, del Departamento de Aviación Militar,



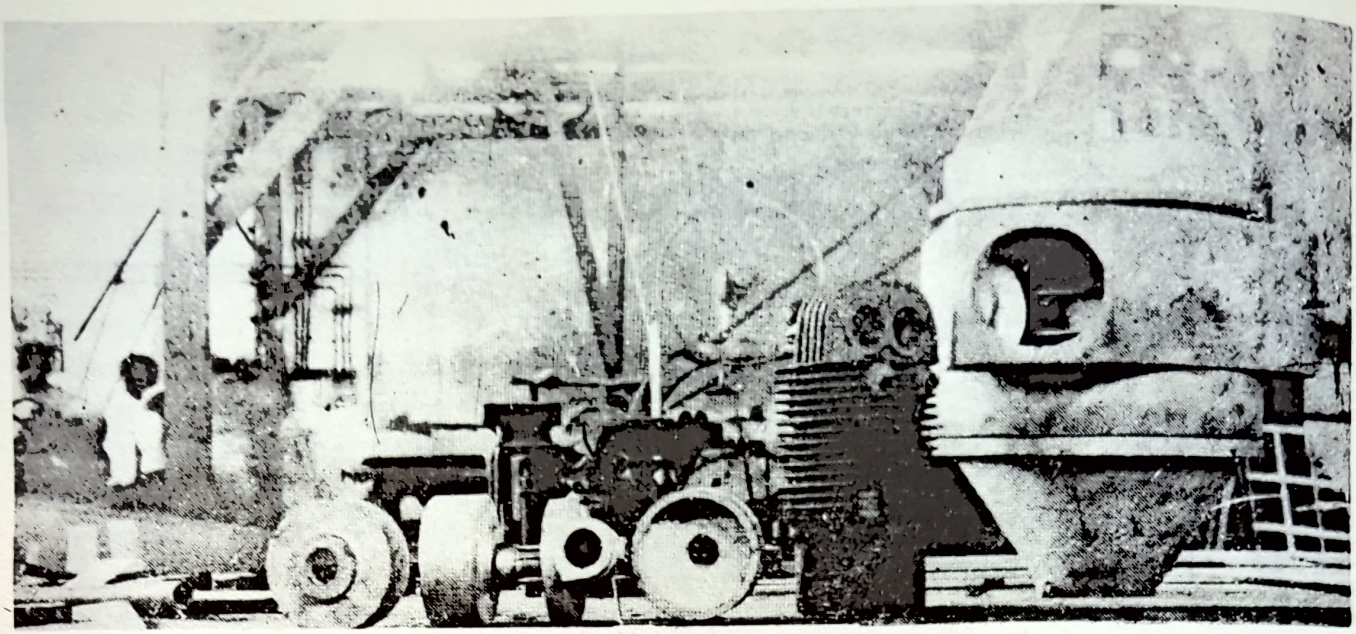
Biplano Serie "A" con motor nacional Aztatl. El primero de la producción Santarini-Villasana

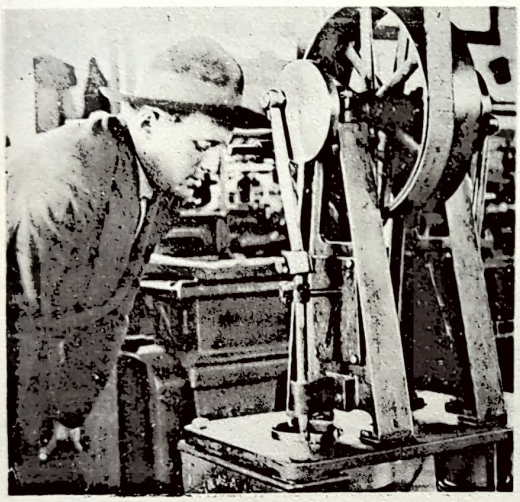
Conversión de un Serie "A" en hidroplano

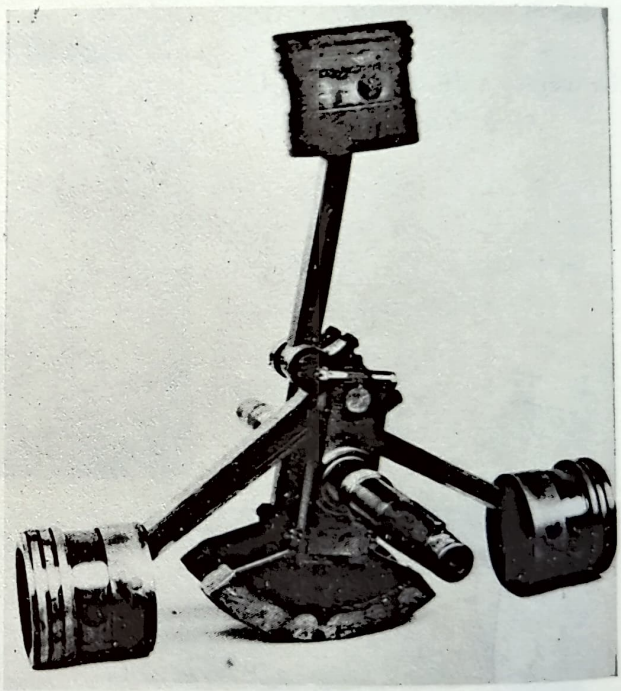


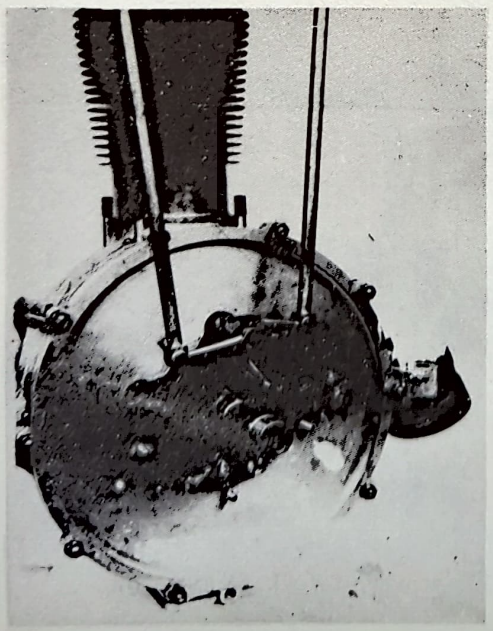


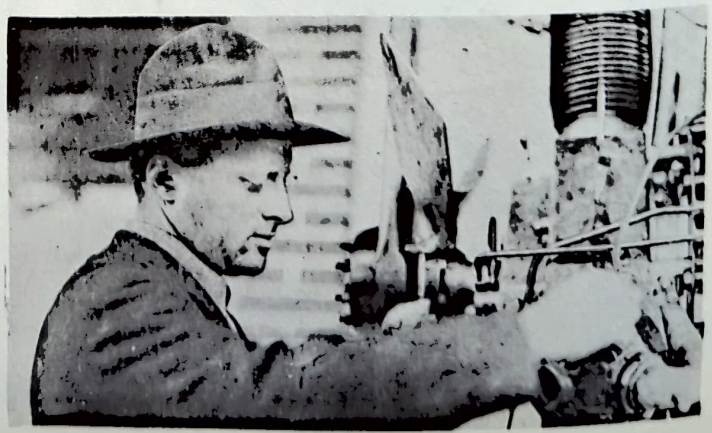
Biplano Serie "B" "El Elefante"











Las primeras piezas del primer motor de aviación totalmente construido en México por técnicos y obreros mexicanos en el año de 1917

no sólo fabricaron en serie hélices "Anáhuac" para el consumo nacional sino que iniciaron su exportación a Centro, Sudamérica y el Japón.

En 1917 el periódico "La Unión", de Buenos Aires, República Argentina, reseñaba la llegada de las hélices "Anáhuac" a la Escuela Militar de Aviación de El Palomar y el Aero Club Argentino.

El informe rendido por los técnicos argentinos del aeródromo de El Palomar, entre otras cosas decía: "Estas nuevas hélices de fabricación regional, construidas con madera de caoba y roble, colocadas en fajillas alternadas, aseguran la ausencia de vibraciones de fuerza centrífuga, presentes en otros propulsores conocidos, garantizando así un mayor número de revoluciones y por ende más velocidad general".

"Por eso, la comprobación de su excelente funcionamiento, será objeto de los mejores placeres para el departamento de aviación mexicano, en el que colaboran activos y meritorios oficiales de aquel país".

A fines de diciembre de 1917, el señor León del Fargo, Attache naval y militar mexicano de nuestra legación en Tokio, hacía entrega al general Gaishi Nagaoka, jefe del cuerpo Imperial Japonés de Aviación, a nombre del gobierno del señor Carranza, de la primera hélice "Anáhuac" tipo potencial de 150 caballos, de un pedido de ocho de esos propulsores que fueron enviados al país del Sol Naciente.

Por acuerdo del primer ministro japonés de aquella época, Conde Terachi, el general Nagaoka invitó a través del diplomático mexicano a su gobierno para tomar parte en la "Exposición de Adelantos Aeronáuticos", que se verificaría en Tokio en la primavera de 1919.

El gobierno mexicano aceptó la invitación, pero los acontecimientos políticos en nuestro país en ese año, impidieron que aviadores y aeroplanos mexicanos visitaran el Imperio del Sol Naciente.

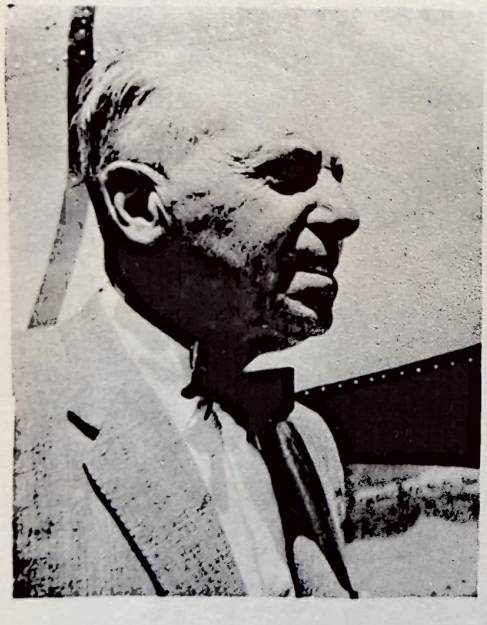


El representante diplomático mexicano en el Japón hace entrega al general Gaishi Nagaoka, jefe del Cuerpo Imperial Japonés de Aviación de la primera hélice "Anahuac" que llegó a ese país como parte de un pedido que hizo a nuestro país el Imperio del Sol Naciente

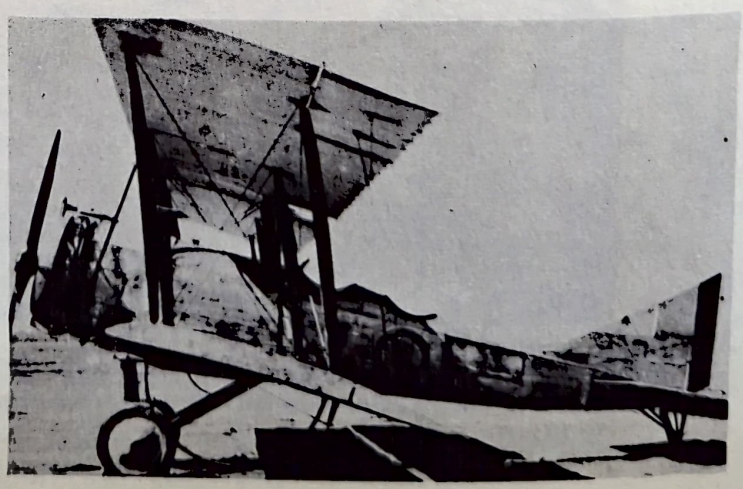
ANGEL LASCURAIN Y OSIO

Angel Lascuráin y Osio fue el más notable y fecundo de los diseñadores y constructores de aviones en México. De él es el único, tal vez, y con justicia se puede decir que fue original en sus diseños, ya que éstos empezaron limpiamente desde la mesa de dibujo, sin ninguna influencia o mistificación. Analizando su obra a lo largo de los años en que se dedicó al diseño y construcción de aviones, ve uno claramente que sus diseños no fueron copias o rediseños de aeronaves extranjeras, su obra fue realmente suya y nada más.

Esta notable figura de la aviación mexicana nació en la ciudad de México en el año de 1888. Cursó sus estudios profesionales en la Escuela Nacional de Ingenieros de la Universidad de México, donde se recibió de ingeniero civil en el año de 1909. En 1910, un año después de titularse, construía Lascuráin su primer planeador. Durante el aciago periodo revolucionario, en que toda actividad aérea que no fuera la militar cesó por completo en el país, el ingeniero Lascuráin suspendió sus estudios y trabajos de aeronáutica, los que reanudó en el año de 1918, en que ingresó a los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, de reciente creación, y al frente de los cuales se encontraba el maestro Francisco Santarini.



Ingeniero Angel Lascuráin y Osio



El Serie "B" con motor Salmson 1920

A mediados de 1920, siendo jefe del Departamento de Aeronáutica Militar el general P.A. Gustavo Salinas Camiña, Angel Lascuráin asume la jefatura de los Talleres Aeronáuticos. De inmediato se pone a trabajar en el diseño de un biplano de observación, equipado con un motor francés Salmson de 250 H.P. En este avión el teniente P.A. Fernando Proal realizó un vuelo de circuito México-Veracruz-Tampico-San Luis Potosí-México.

Este éxito le granjea el reconocimiento del gobierno obregonista, que lo envía a perfeccionar sus estudios a la Escuela Superior de Aeronáutica de París. A su regreso inicia la construcción de un monoplano rígido de ala baja, llamado "Sonora", proyecto que ya con anterioridad había emprendido pero que hubo de suspender debido a su viaje al viejo continente

Entre las peculiares innovaciones y novedades de particular avance tecnológico, el "Sonora" sería el primer avión de ala baja de perfil grueso que se fabricaría en América. Lo avanzado, en aquella época, del diseño, creó algunas dificultades, pues dado que los estudios y pruebas de laboratorio en ese tiempo se hacían refiriéndose únicamente a perfiles de ala delgada, el ingeniero Lascuráin tuvo que basar el cálculo de las alas de su avión en los perfiles establecidos por Eifel para hélices.

El "Sonora" era un avión de bonita apariencia, tipo escuela, biplaza lado a lado. Voló durante seis años sin el menor accidente y con la mayor eficiencia. El siguiente paso de la Serie Lascuráin sería el monoplaza 3E-130, avión totalmente hecho de madera y forrado de triplay, para fabricación en serie. La novedad de la estructura integral de estos aviones les originó el peculiar nombre de "Tololoches", pues al ser golpeados con los nudillos de los dedos de la mano producían un sonido igual al de los tambores precolombinos. Los biplazas de observación y bombardeo ligero de largo alcance, a los que se denominó "Quetzalcóatl", y el parasol escuela "México" fueron toda una serie de monoplanos rígidos de ala alta que terminó en 1924.

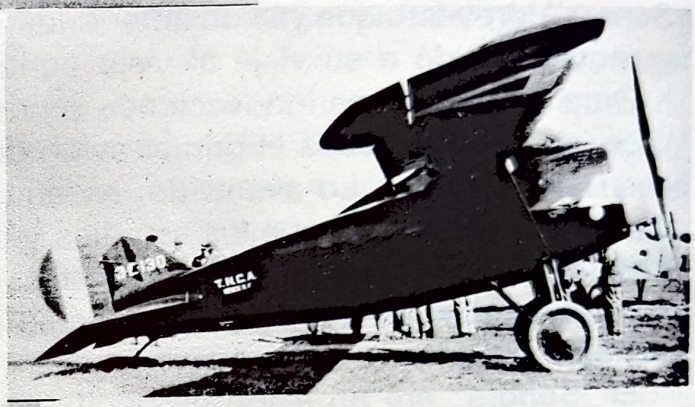
Un "Quetzalcóatl" equipado con motor alemán BMW de 180 caballos llevó al as de la aviación mexicana, capitán piloto aviador Emilio Carranza, en su vuelo récord sin escalas México-Ciudad Juárez, en el año de 1927. Otro gran éxito de Lascuráin fue la modificación, rediseño y adaptación a las condiciones de México, de los famosos aviones ingleses Avro 504 K, a los que dotó de un nuevo tren de aterrizaje más práctico y funcional. Estos aviones, los Avro-Anáhuac, de los cuales se construyeron cincuenta, fueron usados por muchos años en la Fuerza Aérea Mexicana. Al ser desplazados de los escuadrones por aviones más modernos, los Avro fueron asignados a la Escuela Militar de Aviación, formaron la base de entrenamiento de muchos de nuestros mejores pilotos aviadores militares y, posteriormente, de las primeras generaciones de aviadores civiles.

Al abandonar los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, el ingeniero Lascuráin es llamado de inmediato por el general e ingeniero Juan F. Azcárate, para encargarlo: primero, de la instalación de su fábrica de aviones, y segundo, para colaborar con él en el diseño de un nuevo tipo de sesquiplanos, con los que Azcárate pensaba abrir el mercado en nuestro país del avión deportivo. Dos prototipos se construyeron, siguiendo básicamente la semblanza de los ya famosos entrenadores de la FAM.

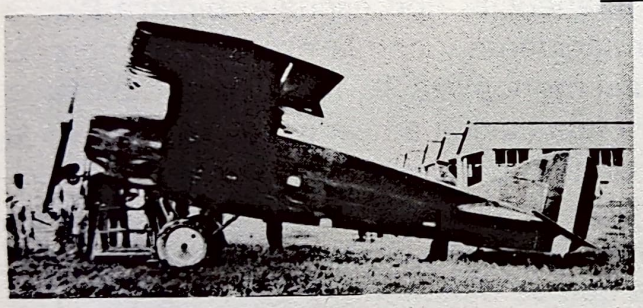


El "Sonora". 1921

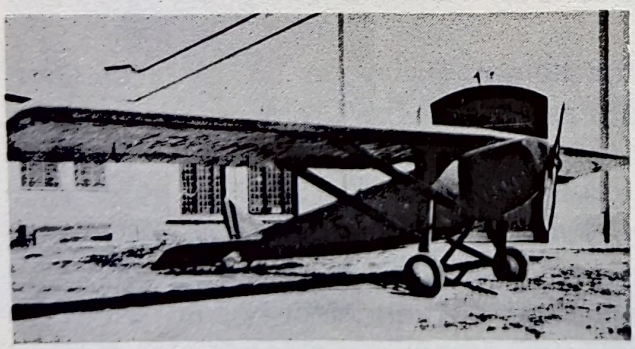
El "Tololoche". 1922

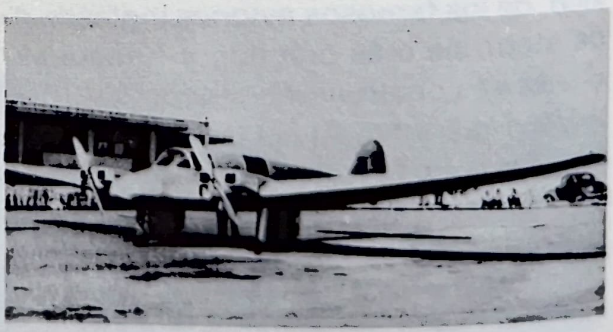


El "Quetzalcóatl". 1923

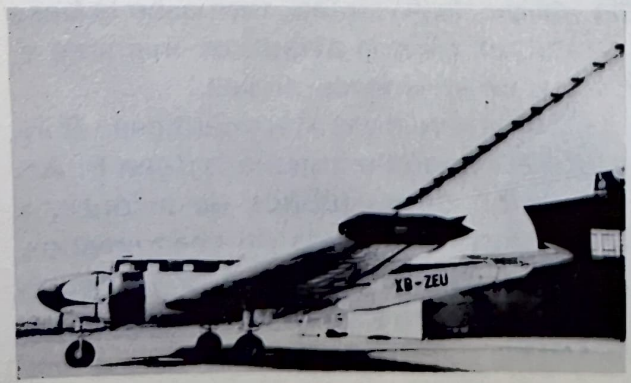


México". 1924





El Bimotor Deportivo. 1939



Lascuráin —Aura, bimotor para 14 pasajeros. 1957

En 1932, la Fábrica de Aviones Juan F. Azcárate, S. en C., adquirió los derechos de fabricación para México, de los conocidos biplanos "Corsario", que la Chance Vought Corp de Hartford, Connecticut fabricaba para la marina de los Estados Unidos. Lascuráin fue el ingeniero en jefe que dirigió totalmente la fabricación nacional (únicamente los motores y los instrumentos vinieron de Norteamérica) de 32 "Cosarios Azcárate", para el Segundo Regimiento Aéreo de la FAM.

Años después, en 1939, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le encargó el diseño de un avión que pudiera llevar una carga de tres toneladas. El diseño se basó alrededor de dos motores alemanes Junkers Diesel. Nunca este diseño abandonó la mesa de dibujo y, por tanto, su construcción nunca se llevó a cabo. Aprovechando, sin embargo, los estudios hechos para ese modelo carguero, Lascuráin, de su bolsa, construyó un biplanito de cuatro plazas, ala baja, con dos Continentales de 65 H.P. cada uno, que por muchos años voló satisfactoriamente en las rutas sureñas de Transportes Aéreos de Chiapas, de don Francisco Sarabia. Se dice que ya muy trabajado terminó sus días en un rincón del aeropuerto de Mérida.

Al hacerse cargo de la SCOP el arquitecto Carlos Lazo llama a don Angel y lo pone al frente del Departamento de Ingeniería y Normas de la Dirección de Aeronáutica Civil. A principios de 1955 pide apoyo al secretario de Comunicaciones para iniciar los estudios de la construcción de un avión cuyas características y configuración se parecían mucho al Lascuráin-Sport de 1939, pero que en esta ocasión tendría 14 plazas, llevaría una carga de pága de 1,400 Kgs. a una velocidad de crucero de 165 K ph., y sobre todo sería un avión específicamente diseñado para la difícil topografía de nuestra república. El arquitecto Lazo no sólo le ofrece su patrocinio económico, sino que lo autoriza para que sin dejar la jefatura de su departamento se dedicara a la realización de la obra.

En los primeros días del mes de enero de 1957, el bimotor de Lascuráin está listo y realiza su primer vuelo con todo éxito. En este avión, el diseñador aplicó la teoría del "Lifting Body" del famoso aerodinamista profesor Vincent Burmelli, en la que dando al fuselaje forma de perfil alar, se le pone a trabajar produciendo "Levante" (Lift), en lugar de ser este un parásito, como ocurre con los aviones de diseño convencional.

El día de su cristianización, por un sacerdote católico, el avión recibe el nombre de "Aura", ave blanca de esbelta figura con gran semejanza a las garzas que en épocas hispánicas poblaron los azules lagos del Valle de Anáhuac.

Al fin del mismo año, el "Aura" recibe, de la autoridad aeronáutica, su certificado tipo de aeronavegabilidad, justo premio al vencedor de numerosas dificultades y problemas sin cuento, no sólo de diseño o construcción, dados los escasos recursos materiales y económicos con que contó su creador, sino de la envidia y malas voluntades creadas por individuos de mezquina estatura moral.

La mañana del 24 de diciembre de 1957, día en que todos se afanan por celebrar lo mejor posible la fiesta de Navidad, el ingeniero Angel Lascuráin y Osio y su piloto y compañero Carlos Castillo Segura se enfrentaron con su destino. Unidos los tres en fraternal abrazo encontraron la muerte, un inesperado paro de

motores al despegue, hizo que el novel bimotor plateado se desplomara, estrellándose a escasa distancia del lindero norte del aeropuerto.

Ese día de Navidad de 1957, la aviación mexicana perdió a uno de sus más positivos valores.

GENERAL JUAN F. AZCARATE, INGENIERO DE AERONAUTICA

En 1920, el coronel Juan F. Azcárate, comandante del 14o. Regimiento de Caballería, solicitó marchar a los E.U. a estudiar ingeniería de Aeronáutica.

Al terminar su curso, en la Universidad de Nueva York, escribió un intesesante artículo en la primera revista de aviación de la época, el *Aero Digest,* sobre la necesidad de proyectar un avión "a la medida" para el enlace aéreo de la América Latina. Pues a diferencia de Europa, que es una gran llanura apenas interrumpida en su mínima extensión por los Alpes y los Cárpatos, y de Estados Unidos que también son otra gran llanura limitada únicamente por los Allegenis y las Rocallosas, la América Latina es en cambio una enorme extensión territorial llena de altas cordilleras, grandes desiertos, selvas impenetrables y peligrosos y traicioneros pantanos; obstáculos casi infranqueables para las vías terrestres de comunicación, pues la construcción de ferrocarriles y carreteras es casi siempre superior a las posibilidades económicas de los países de este hemisferio. Por eso, para Azcárate siempre fue un sueño lo que le dio en llamar "La Marcha por el Aire".

Pero esta marcha debe de hacerse en aviones adecuados, no en sobrantes de guerra o en pequeños modelos deportivos. Es preciso contar con un modelo de avión, robusto, seguro; de buenas características de despegue y aterrizaje en campos cortos e improvisados en las selvas y las montañas. Debe ser de bajo costo de adquisición y de mantenimiento fácil y económico y de fácil manejo. Su principal habilidad debe ser ascenso a grandes ángulos y techo que sobrepase con gran margen las altas cordilleras.

Imponiendose a sí mismo estas especificaciones, participó en el año de 1927 en un concurso de proyectos patrocinado por la fábrica de aviones Fairchild, habiendo obtenido el segundo lugar con su proyecto de avión en configuración de sesquiplano (plano y medio).

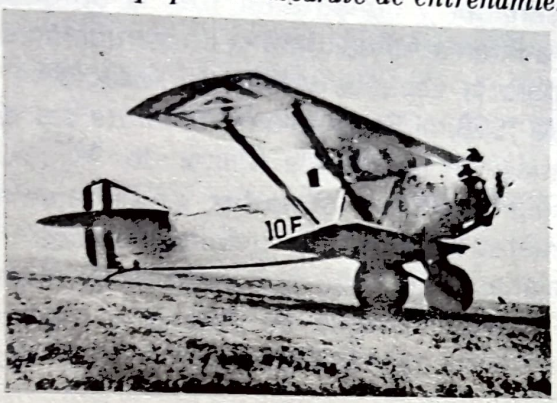
A su regreso al Ejército a fines de 1927, y siendo Presidente de la República el general Calles y Secretario de Guerra el general Amaro, fue ascendido Azcárate a general y se le designó director de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, donde de inmediato puso en práctica su teoría del avión "A la Medida", construyendo así el prototipo del primer Sesquiplano, el modelo OE-1 con motor alemán BMW de 180 H.P., enfriado por agua. El piloto de pruebas de este primer avión Azcárate, fue el capitán Luis Boyer, que después fuera Jefe de Pilotos de la Compañía Mexicana de Aviación, siendo el copiloto durante todas las pruebas el propio diseñador general Azcárate, dando con esto pruebas de la enorme confianza que tenía en su proyecto.

Después de un vasto programa de pruebas todas ellas satisfactorias, Azcárate decidió darle su prueba máxima, en la operación real, y para ello ideó



General e ingeniero Juan F. Azcárate

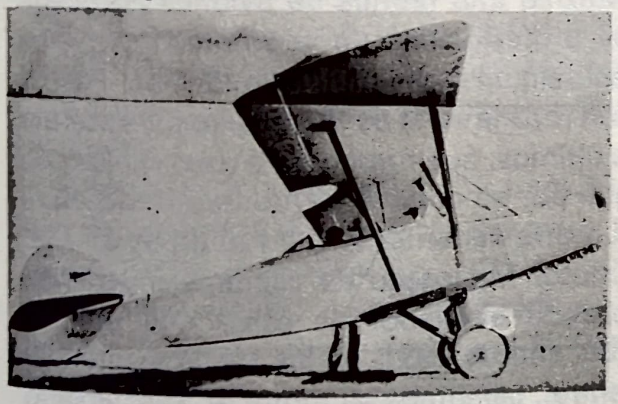
Sesquiplano Azcárate de entrenamiento. 1929



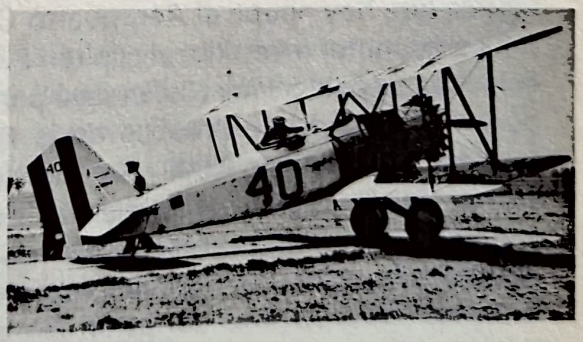
El "Azulejo". E-1. Comet. 1931

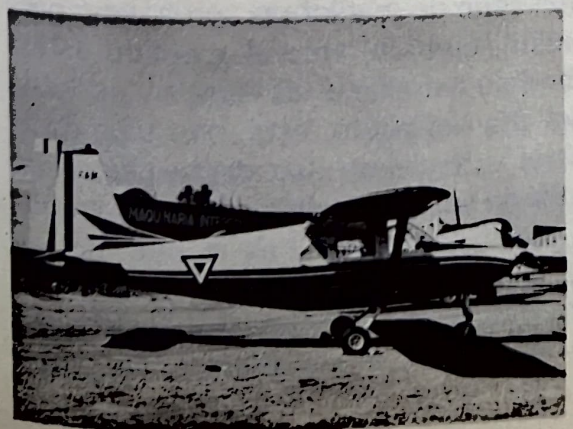


Azcárate Sport. E-2. Sirrus. 1931



Corsario Azcárate. 1932





Lockheed Azcárate Lasa-60. 1961
(XA-KIL s/n 1001)

realizar con el avión un vuelo por toda la República. Para tal misión fue elegido el Mayor P.A. Gustavo León y el Subteniente Mecánico Ricardo González Figueroa. El enorme recorrido fue venturoso, regresando la tripulación y el avión intactos.

Por este hecho, el general Azcárate, recibió la primera Condecoración de Primera Clase del Mérito Técnico, concedida por el Ejército. Pero lo más importante para el diseñador y constructor fue: la aprobación de una partida en el presupuesto de la Fuerza Aérea, para la construcción en serie del Sesquiplano de entrenamiento para la Escuela Militar de Aviación.

Para el año de 1928, el Sesquiplano Azcárate era el equipo único por sus excelentes cualidades, en la Escuela Militar de Aviación, en ellos se graduaron varias generaciones de pilotos aviadores, sin haberse registrado un solo accidente, razón por la cual se les llamó los "aviones blancos".

Pero desgraciadamente hubo que interrumpir el desarrollo y la construcción del avión "a la medida" porque no manda el técnico, sino las circunstancias del momento. La última asonada rebelde de 1929, hace que el gobierno decida suspender la construcción de aviones de entrenamiento para dedicarse a equipar la Fuerza Aérea, con aviones de observación y ataque aéreo terrestre. Mas el gobierno no quería verse envuelto en las complicaciones de una industria de estado, y sobre todo en una tan compleja como la de aeronáutica. Fue el patriota y visionario general Abelardo L. Rodríguez, quien decidió afrontar él solo el riesgo de una industria aéra y financió al general Azcárate, en la fundación de la firma Juan F. Azcárate, S. en C., en la cual fungió como socio industrial. Esta firma estableció por primera y única vez en México una fábrica de aviones con capital privado, contando con los servicios profesionales de relevantes ingenieros mexicanos como el ingeniero Angel Lascuráin, el ingeniero Alejandro del Paso y otros más. En esta fábrica se construyeron toda la serie de Sesquiplanos Azcárate de tipo militar, así como también los dos últimos, que fueron para usos civiles con un motor radial Comet de 150 H.P. y que por su color azul fue bautizado en el campo de Balbuena, como el Azulejo. La otra variante de E-2 fue un avión sesquiplano también, pero dotado de un motor Menassco de cilindros invertidos.

Por cierto que hay una curiosa historia alrededor de estos dos últimos aviones Azcárate. Era el mes de enero del año de 1931, en los llanos frente a la fábrica que hoy ocupa el Aeropuerto Central, calentaba su motor el Sesquiplano E-2 como motor invertido; el capitán P.A. Raúl Azcárate, hermano del general, se colocaba su paracaídas alistándose para emprender los vuelos de prueba del E-2, pues era el piloto de pruebas de la Fábrica Azcárate. Había llegado con toda facilidad a la altura de 9,000 pies, e inició una serie de maniobras acrobáticas para probar determinadas características del avión, cuando, ante el asombro de los circunstantes, el avión entró en barrena, yendo a estrellarse en tierra en los llanos de Chimalhuacán. Pero gracias a la sangre fría del piloto, éste, con toda oportunidad, había saltado del avión sin control y haciendo uso de su paracaídas llegaba sano y salvo a tierra. Cuando acudieron sus compañeros al lugar en que se encontraba el capitán Azcárate, éste comentó riendo: "de la que me salvé . . . esto me saco por volar en día 13".

Cuarenta y ocho horas después de este accidente, el capitán Azcárate vuelve a salvar su vida gracias al paracaídas. El Azulejo es el que ahora le juega una

mala partida y, como el de motor invertido, se desploma también inopinadamente, yendo a caer en unos lotes baldíos de la colonia Moctezuma.

Estos dos saltos en paracaídas le valen al capitán Raúl Azcárate su ingreso como miembro activo del "Caterpillar Club" en los Estados Unidos. Este es un club al que sólo pueden pertenecer aquellos que han salvado su vida haciendo uso del paracaídas.

Para este año de 1931, ya la fábrica Azcárate había adquirido por compra, de la Chance Vought Corp, la licencia para fabricar en México el famoso avión de la Marina de los Estados Unidos, el "Corsario", pues este avión había demostrado poseer cualidades muy adecuadas para las necesidades de nuestra Fuerza Aérea. Se construyeron en serie 32 "Corsarios", incluyendo las torretas para las ametralladoras gemelas y los lanzabombas que podían arrojar bombas de fragmentación, de 25 libras y de demolición de 50 y 100 libras.

Así, los escuadrones de la F.A.M., quedaron equipados con material mexicano. Estos "Corsarios Azcárate", volaron muchas miles de horas, sin un solo accidente fatal. Cooperaron eficazmente durante los dos meses que duró la ardua búsqueda de Barberán y Collar. Durante este lapso, los "Corsarios Azcárate", pertenecientes al Segundo Regimiento Aéreo, volaron de sol a sol en busca de los infortunados pilotos iberos.

LOCKHEED - AZCARATE - SAN LUIS POTOSI - EL LASA - 60

Después de una larga ausencia de las construcciones aeronáuticas, el general e ingeniero Juan F. Azcárate vuelve a la palestra para *construir en México el avión que se necesita.* El tipo de avión adecuado a la accidentada topografía de su territorio y a las posibilidades económicas limitadas propias de todo país en desarrollo.

El aeroguayín Lockheed - Azcárate 60, es el avión versátil, barato, seguro, de fácil mantenimiento, capaz de despegar y aterrizar en pistas cortas y rudimentarias. Diseño de Al Mooney, notable aerodinamista norteamericano, los planos y diseños del Lasa-60, habían dormido un sueño tranquilo en los archivos de la División Georgia, de la Lockheed Aircraft Corp., desde antes de la Segunda Guerra Mundial.

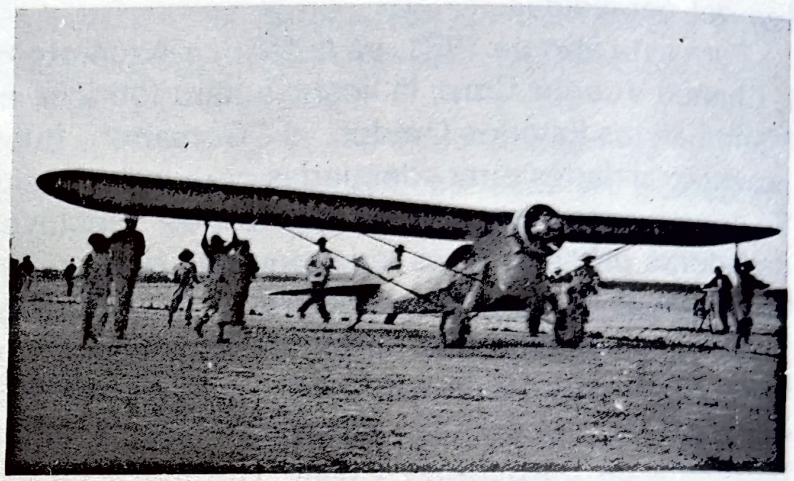
Este aeroguayín utilitario que Mooney había proyectado siendo empleado de la Lockheed, iba a ser el "entre" de la misma, en el campo del avión ligero cuando estalló el conflicto bélico, y que por razones obvias la industria norteamericana debía dedicar su gigantesca capacidad a la manufactura exclusiva de material bélico. El aeroguayín se fue por lo tanto al archivo, y en su lugar, de las líneas de ensamblaje de Marietta, empezaron a salir los Hudson, los C-60, etc.

Azcárate compra los derechos de fabricación y se asocia con Lockheed para construir en serie en México el desempolvado diseño de Al Mooney. En consecuencia el 11 de diciembre de 1958, se funda la fábrica de aviones Lockheed Azcárate, con el siguiente cuadro ejecutivo: Presidente: señor Charles A. Barker (Lockheed); directores; general Abelardo L. Rodríguez, señor J. Kenneth Hull, señor Cyril Chappellet y general Juan F. Azcárate; gerente general: señor Thomas Mason.

AVIONES CONSTRUIDOS POR EL INGENIERO ANTONIO ZEA



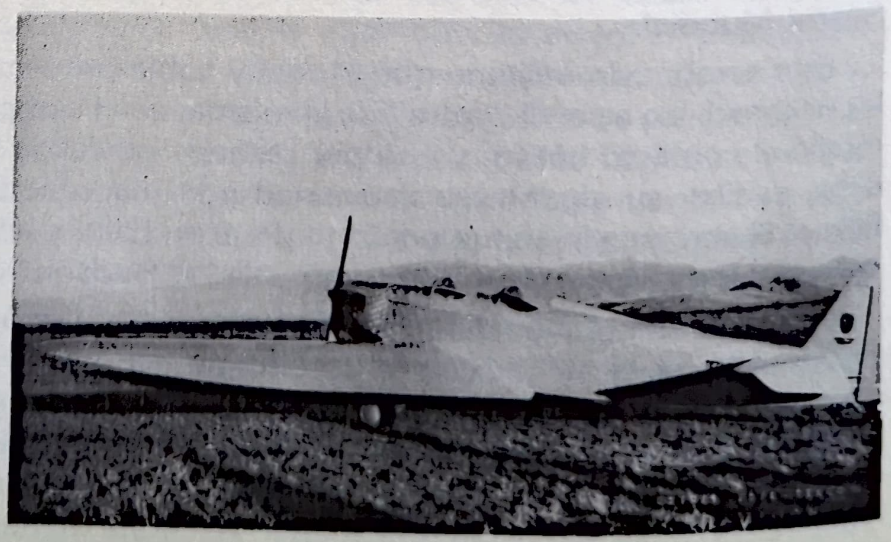
Ingeniero Antonio Zea



Sea Sport "La Chancla". 1933



El Sea Teul, también llamado el "Zacatecas". 1937



Sea Tezuitlán. 1945

Los prototipos para certificación F.A.A., fueron construidos en la planta Marietta, en Georgia (N-601 L-XB-GUZ) y (N-601 K-XB-HAA). El N-601 L voló por primera vez el 14 de septiembre de 1959, en los Estados Unidos.

Después de su certificación, ambos prototipos fueron traídos a México, los ingenieros mexicanos Alejandro Betancourt, César Trujillo y Manuel Avila, laboraron en la planta norteamericana durante toda la fase de construcción de los prototipos, adquiriendo la experiencia necesaria para aplicarla posteriormente en suelo potosino.

Como parte del programa con que México celebró el cincuentenario del primer vuelo en aeroplano en el país, en el mes de enero de 1960 fue colocada la primera piedra de la fábrica Lockheed-Azcárate en San Luis Potosí, y el 21 de marzo de 1961 el gobernador del Estado, licenciado Francisco González de la Vega, inauguró oficialmente la fábrica. En junio de ese mismo año, al recibirse la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se iniciaron formalmente los trabajos de fabricación del aeroguayín mexicano, siendo el jefe de producción el ingeniero Teodoro González Ballesteros.

Treinta y seis unidades se fabricaron (Serie 1001 a 1036); el primer avión de serie que salió de la línea de ensamblaje fue el XB-KIL, que con el nombre de "El Mexicano" fue bautizado por la señora de González de la Vega.

La falta de aceptación del Lasa-60 por parte del mercado nacional, hizo que poco tiempo después la fábrica cerrara sus puertas. Al no haber sido vendida una sola de las unidades fabricadas, éstas pasaron a poder de la Fuerza Aérea Mexicana, y fueron destinadas como aviones de enlace, en las jefaturas militares en la República.

SALVADOR MARISCAL FLORES

Siendo comandante del Aeropuerto Central, llegó el piloto aviador Bieler de la ciudad de Lima, Perú, y al aterrizar rompió su avión Lockheed Vega XA-BIT. Esto sucedió en febrero de 1939. Salvador Mariscal se ofreció a reparar el avión del señor Bieler y para ello contrató los servicios del maestro carpintero llamado "El Chapeado", que había venido de Mérida, en donde por mucho tiempo trabajó en los talleres de la empresa aérea de Francisco Sarabia, bajo las órdenes del ingeniero Javier Torres Landa. El trabajo de reparación del XA-BIT quedó terminado en el mes de marzo.

Durante el tiempo que duró la reparación del avión Lockheed Vega, Mariscal concibió la idea de construir un avión pues, para su construcción, podía aprovechar el equipo humano que le había ayudado en la reparación del avión de Bieler.

El trabajo de cálculo y proyecto quedó listo cuanto antes.

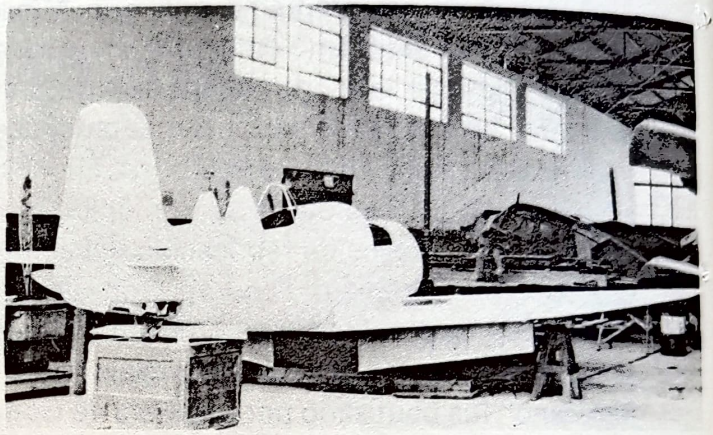
Una de las características más notables del "Mariscraft", como se le llamó al avión en proyecto, fue el ala, cuyo diseño era el tipo elíptico y combinaba los siguientes perfiles:

Punta de ala	NACA - 2406.
Estación de alerón	NACA - 2409.
Sección de empotre	NACA - 2412.

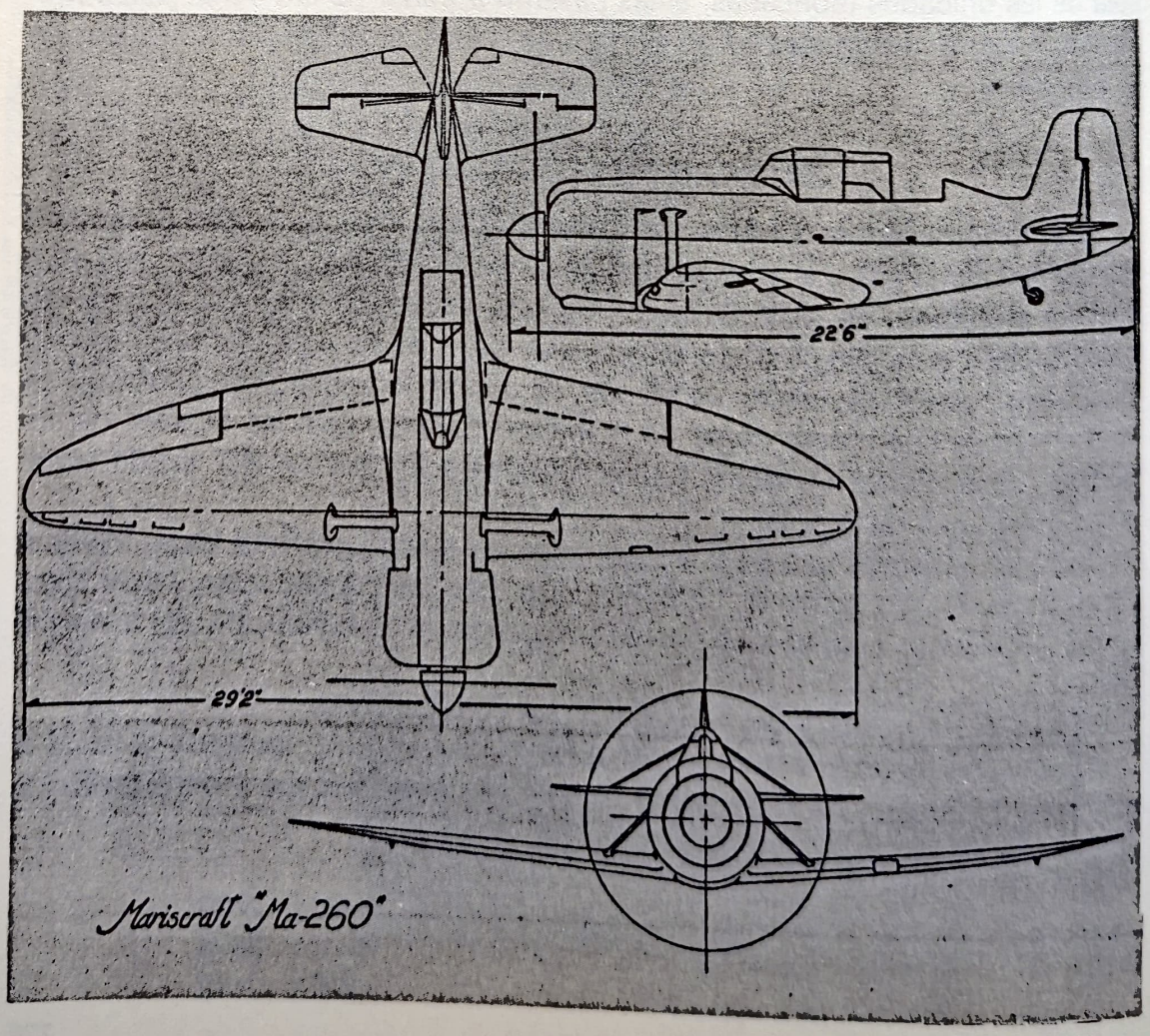


Ingeniero Salvador Mariscal Flores

"El Minero Mexicano" Mariscraft MA-175.



Avión diseñado en 1939 para vuelos intercontinentales



El MA–260

El diseño se basó en el texto y apuntes "Diseño Preliminar" del Instituto Curtiss Wright de California, E.U.A. y en el Reporte 460 del National Advisory Committee of Aeronautics.

Con el objeto de poder usar plantas motopropulsoras en línea o radiales, Mariscal creó dos modelos: El primero el Mariscraft Ma-175 para motor en línea, invertido, opuesto o eventualmente de tipo "V" y el Mariscraft Ma-260 para motor radial.

El día 29 de marzo da principio la construcción del prototipo "Mariscraft".

El general P. A. Gustavo Salinas Camiña en aquel entonces jefe del departamento de Aeronáutica Civil y el ingeniero Angel Lascuráin que ya estaba construyendo su bimotor de cuatro plazas, prestaron decidido respaldo al joven ingeniero aeronáutico Salvador Mariscal.

Francisco Sarabia ofrece un motor Lycoming de 260 HP. radial para equipar el "Mariscraft", pues el famoso aviador mexicano se había mostrado muy interesado por el trabajo de Mariscal.

Desgraciadamente, Sarabia muere en el Río Potomac, el 7 de junio, cuando a bordo del "Conquistador del Cielo" regresa a su patria, Mariscal no logra obtener de los herederos de Sarabia el motor que éste le había ofrecido y en vista de eso decide suspender los trabajos del "Mariscraft", temporalmente.

No se da por vencido, el 13 de junio solicita del general Manuel Avila Camacho, secretario de la Defensa Nacional, la donación de un Menasco C4-S de 150 HP, de los que fueron adquiridos como repuestos para los aviones Ryan de la Escuela Militar de Aviación.

En la misma solicitud que presentó Mariscal, el general Avila Camacho, de su puño y letra, puso el siguiente acuerdo:

"General de la Vega, ruego a usted formular memorándum apoyando la presente solicitud como estímulo a nuestro compatriota.- Gracias". Firmado, Manuel Avila Camacho.

Como de costumbre, la eterna burocracia echó por los suelos la buena intención del general Avila Camacho, de suerte que el motor nunca llegó a manos de Mariscal. Por lo tanto en el mes de septiembre se suspende totalmente la construcción del "Mariscraft", quedando el planeador almacenado en el hangar de los FFCC de la SCOP en el Aeropuerto Central.

Ya desde el mes de mayo otro gran entusiasta de la aviación, Guillermo Viniegra, había ofrecido el material para terminar el "Mariscraft", pero tampoco pudo cumplir su ofrecimiento, sin embargo, logró interesar al piloto aviador Leal Díaz quien, con el apoyo del Sindicato de Mineros y Metalúrgicos proyectaba realizar un vuelo de buena voluntad por América Latina, en un avión hecho en México, para que comprara el avión a Mariscal. Leal Díaz compró el avión, y lo llevó a Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, en donde se terminó el "Mariscraft".

Entre las modificaciones que sufrió el avión se incluía un motor radial Warner de 145 HP, y el tren de aterrizaje quedó fijo en vez de retráctil, como originalmente se había diseñado.

El avión amarillo y rojo que ostentaba en sus costados el nombre de "El Minero Mexicano", fue volado por primera vez por el P. A. Ceferino García en el

mes de octubre de 1940, mucho tiempo después este avión voló en la escuela de aviación 5 de Mayo, en Puebla.

Con motivo de las fiestas del 5 de mayo de 1941, el gran diseñador europeo Igor Sikovsky, vio el avión en Puebla he hizo grandes elogios de él, sobre todo del diseño del ala.

Este avión voló cerca de 250 horas, y Leal Díaz, por razones desconocidas, no efectuó su anunciado raid y "El Minero Mexicano" fue almacenado en el edificio social del Sindicato de Mineros y Metalurgistas en la ciudad de México, desconociéndose su suerte final.

Otros diseños del ingeniero Salvador Mariscal son: el Ma-80 avión de ala alta y tren de aterrizaje retractable, para sport, turismo, enlace de estados mayores, ambulancia, carga ligera o fotografía aérea.

El bimotor Mariscraft, para servicios de Short-Haull, de pasaje y carga, ala alta y tren de aterrizaje retractable. Un avión cuyo diseño se adelantó muchos años al moderno Aéreo-Comander, el cual parece haber sido del bimotor Mariscraft.

INGENIERO ROBERTO DE LA BARREDA (1933-1945)

Uno de los profesionistas más destacados en el medio técnico aeronáutico militar ha sido, sin duda, el mayor e ingeniero Roberto de la Barreda Mendiola.

Graduado en el Colegio de Ingeniería Aeronáutica de la Pacific Technical University de San Diego, California, este jefe militar ingresó, el 8 de enero de 1931, a los Talleres Nacionales de Aeronáutica. En julio de ese mismo año fue comisionado por la Secretaría de Guerra y Marina para ir a la fábrica de aviones Douglas Aircraft Company, de Santa Mónica, California, en el vecino país del norte, con objeto de hacer prácticas de verdadera ingeniería aeronáutica. Para que De la Barreda realizara esas prácticas, hubo necesidad, a nivel de gobierno a gobierno, de obtener el permiso especial por un año. La razón del permiso era que De la Barreda intervendría en el diseño e ingeniería de algunos de los tipos de aeroplanos que entonces se fabricaban en Douglas para la Marina Norteamericana, como el T2D-1 y el XT3D-1, biplanos torpederos, y el famoso avión anfibio guardacostas, el "Dolphin".

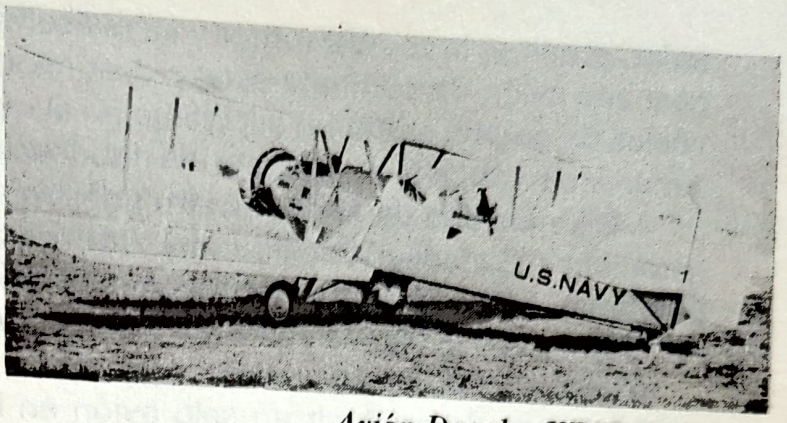
De este último se envió al general Abelardo Rodríguez, presidente de México, un anteproyecto para que, con autorización de la Douglas y de la Marina Americana, se construyera en México este anfibio "Dolphin", para que, convenientemente armado, fuera utilizado como guardacostas en la vigilancia de ambos de nuestros litorales.

Por qué no se aceptó la sugestión del entonces teniente De la Barreda, nadie sabe, tal vez como tantos otros buenos proyectos, éste del "Dolphin" fue a dormir el sueño tranquilo en nuestros archivos militares.

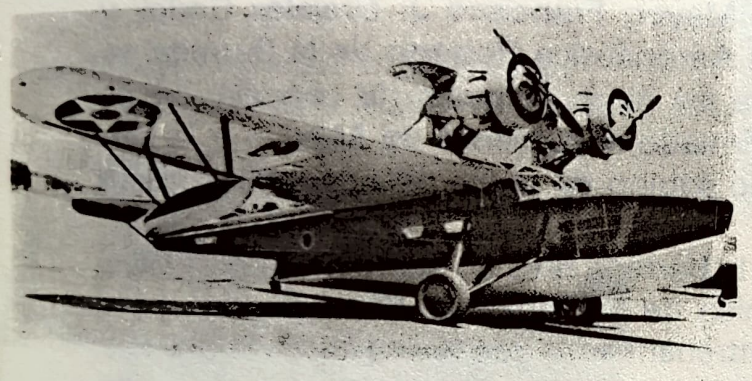
Dos años después de terminadas sus prácticas en Santa Mónica, el 1o. de junio de 1934, De la Barreda fue comisionado nuevamente por la superioridad, para realizar estudios sobre ingeniería aeronáutica industrial, pero esta vez en la Airplane Development Corporation de Glendale, California. Allí prestó servicios como ingeniero en diseño y construcción de aviones de tipo civil y militar, como el Vultee V1-A y el Northrop XFT-1 y el XFT-2, que era una modificación del an-



Ingeniero Roberto de la Barreda

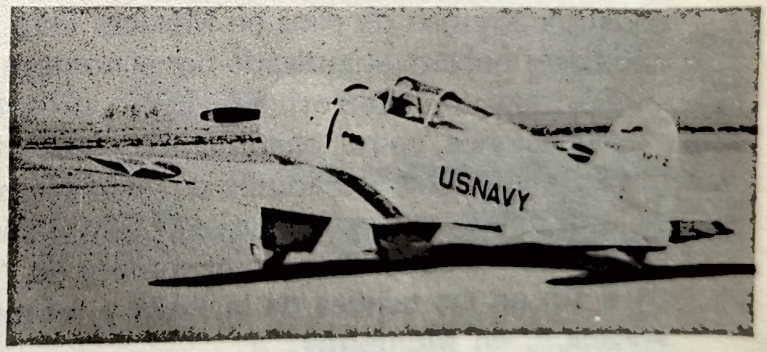


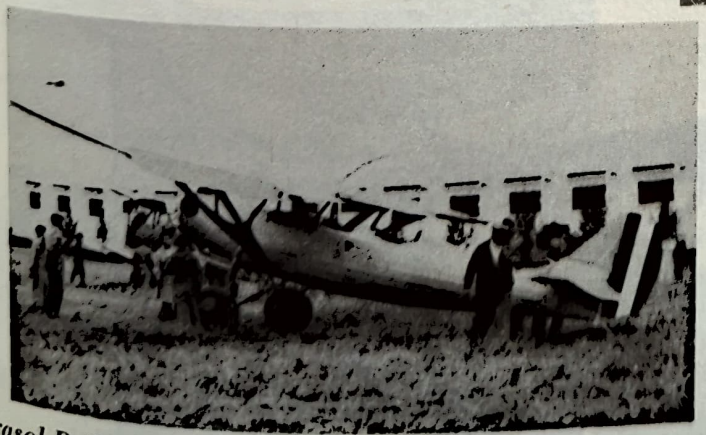
Avión Douglas XT3D-1. 1931



Avión Douglas "Dolphin" XRD-1. Command. 1931

Avión Northrop XFT-2. 1934





Parasol Balbuena, (20 de noviembre). 1937

Biplano "Ares". 1945



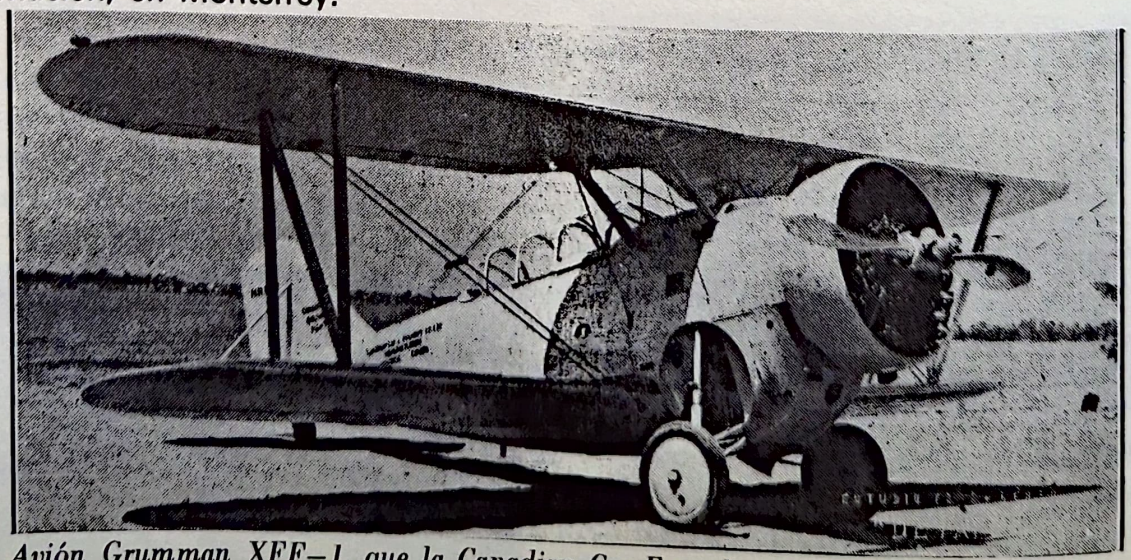
terior, al que se le cambió motor y se rediseñó su capacidad de combustible. Este pequeño avión de combate estaba destinado al "Anacostia". En algunos de los vuelos de prueba sufrió un accidente en el que se destruyó, por lo que la Marina Americana canceló el contrato de fabricación en serie.

A fines del año de 1938, nuestro gobierno firmó un contrato con la fábrica de aeroplanos Canadian Car Foundry Co., para la fabricación en México de los Grumman XFF-1, aviones de pelea que la fábrica norteamericana entregaba desde 1932 tanto a la Marina como a la Fuerza Aérea de ese país.

Casi tres años transcurrieron después de la firma del contrato y la Canadian no fue capaz de producir un solo avión en los talleres de la Fuerza Aérea Mexicana, en Balbuena, por lo que el primero de abril de 1941, nuestro gobierno decidió cancelar el compromiso, que únicamente había ocasionado fuertes erogaciones económicas. Una comisión nombrada por la Secretaría de la Defensa, encabezada por el mayor de Estado Mayor, Francisco J. Grajales Godoy y asesorada por el capitán 2o. ingeniero de Aeronáutica Roberto de la Barreda, se trasladó a la ciudad de Nueva York para las negociaciones de cancelación de contrato que, como ya dijimos, habían firmado el gobierno de México y la empresa canadiense para la construcción de equipo de vuelo para la Fuerza Aérea Mexicana.

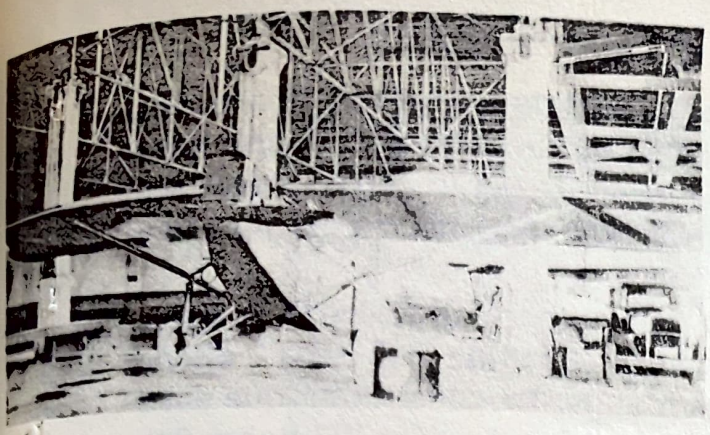
Sin embargo, durante la visita que De la Barreda hizo en septiembre de 1938 a Fort Williams, Canadá, se obtuvo permiso de la Canadian Car Foundry, para hacer uso del diseño de un biplanito de entrenamiento que la empresa canadiense había comprado de una fábrica americana que había quebrado, se pretendía construir algunos de ellos en México. Este biplano era el "Bryd", al que los canadienses habían rebautizado por el nombre de "Maple Leaf".

Se trajo un "Maple Leaf" como prototipo que, después de sufrir algunas modificaciones, como: el aumento de superficie en los planos horizontales y verticales, el aumento del ángulo de desplazamiento de los alerones y la adaptación de una hélice con núcleo metálico y palas de madera, resultó el biplano de producción al que se le puso el nombre de "Ares". De éstos se hicieron diez (s/n 01 a 10) en los talleres de la FAM y fueron destinados a la Escuela Militar de Aviación, en Monterrey.



Avión Grumman XFF–1, que la Canadian Car Foundry pretendió construir en los talleres de la FAM

AVIONES "BAJA CALIFORNIA". 1928

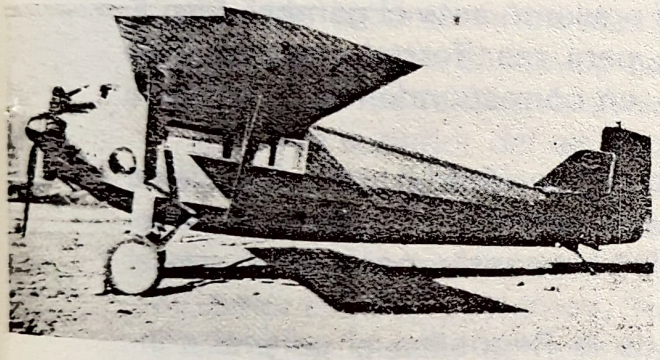


El número 1

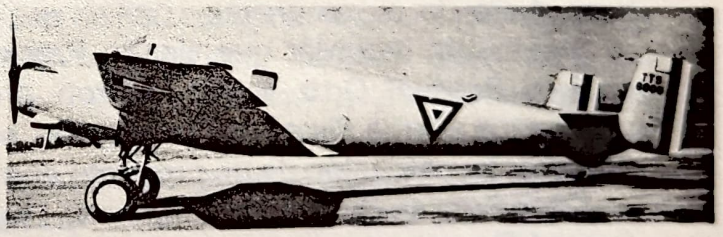
El Número 2. Realizó con el coronel Fierro el primer vuelo México-Habana

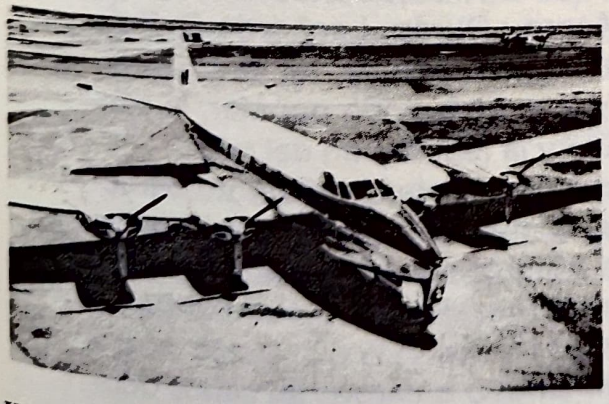


Avión "Baja California 3", construido por José Flavio Rivera

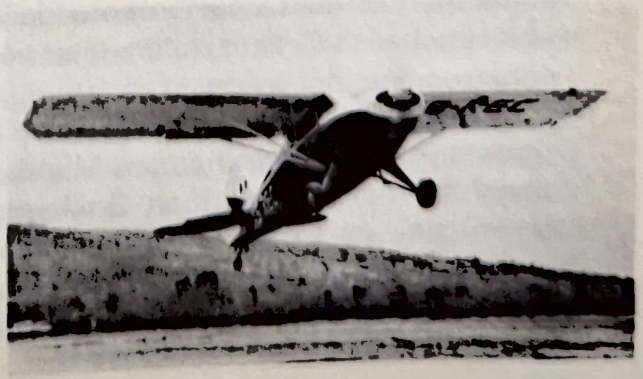


El Transporte TT-5 de los ingenieros Siperstein y Maldonado. 1946





El Cuauhtémoc M-1, del ingeniero Alejandro Betancourt, que voló por primera vez el 11 de abril de 1944. Tres de ellos fueron construidos: el XB-TIL (s/n 101), el XB-WEH (s/n 102) y el XB-ZUD (s/n 103). La foto pertenece al prototipo (s/n 17 N-12007) XB-REC



El D.H. Heron modificado por el ingeniero Teodoro González Ballesteros en 1958

Ares, dios de la mitología griega, se había convertido en este siglo veinte en un biplano de entrenamiento en cuya construcción habían intervenido, aparte del ingeniero De la Barreda, dos jóvenes recién egresados del Instituto Politécnico Nacional en la especialidad de ingeniería aeronáutica: Francisco Díaz Barriga y Víctor Bravo Ahuja.

Paralelamente a la construcción del Ares y con su mismo equipo de técnicos, De la Barreda construyó en monoplano parasol al que llamó "Balbuena", diseño de los ingenieros Angel Calvo y Juan Brelibet. Cuenta su constructor que entre el personal obrero de Talleres, surgió otro nombre para el avión: "El Pobre Balbuena", en recuerdo a la escasez económica con que se había realizado el proyecto. A este avión se le conoció también con el nombre de "20 de Noviembre". En realidad el diseño de este aeroplano se inició en 1935, habiendo hecho su primer vuelo un año después, en que lo voló el piloto Eliseo Martín del Campo.

EL MTW

Poco después de la trágica desaparición de los pilotos aviadores españoles capitán Mario Barberán y teniente Joaquín Collar en su ruta La Habana-México, el piloto aviador mexicano Francisco Sarabia se presentó ante el general Juan F. Azcárate, jefe del Estado Mayor Presidencial, para manifestarle su deseo de realizar un vuelo sin escala de México a Sevilla, en correspondencia al realizado por los pilotos hispanos.

El proyecto de Sarabia fue presentado a la consideración del señor Presidente de la República, general Abelardo L. Rodríguez, quien concedió el permiso, poniendo a disposición de Sarabia todos aquellos elementos necesarios para el buen éxito de su empresa.

Hemos de recordar que siendo Presidente de la República el general e ingeniero Pascual Ortiz Rubio, fueron prohibidos terminantemente los vuelos mexicanos a larga distancia, por lo cual, sólo el Presidente de la República podía autorizar la realización de un proyecto como el de Sarabia.

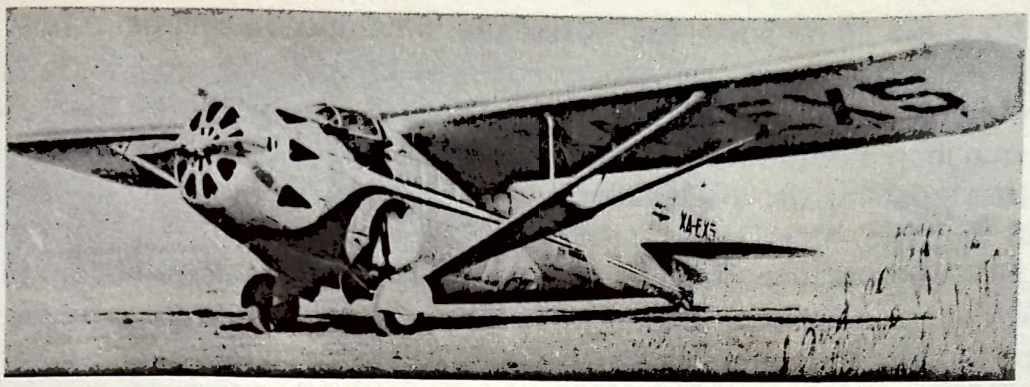
Obtenido el permiso presidencial, se procedió, desde luego, a formar un Comité Organizador para el vuelo México - Sevilla, mismo que quedó integrado en la siguiente forma: Agustín Rodríguez, Luis Monroy Durán, Leobardo C. Ruiz, Francisco Valdez, Octavio Véjar Vázquez, y otras personas.

Antes de un mes quedó totalmente suscrita, por contribución popular, la cantidad de $120,000.00, para la construcción del avión y la realización del raid.

En el mes de octubre de 1933 se iniciaron los trabajos de diseño y construcción del aeroplano en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas dependientes del Departamento de Aeronáutica Militar, del cual era jefe el general Leobardo C. Ruiz quien, a su vez, quedó como presidente del subcomité de construcción del avión.

La dirección técnica de diseño y construcción estuvo a cargo del señor doctor en Ingeniería Aeronáutica Michael T. Watters y de los ingenieros mexicanos Alejandro del Paso y Juan Guillermo Villasana, jefe este último de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas.

Como navegante y copiloto de Sarabia fue designado el teniente de corbeta P. A. Alberto Cortés y Cortés, graduado en 1929 en la H. Escuela Naval de Veracruz.



Avión MTW "Barbera y Collar" 1934

El avión en que Sarabia y Cortés realizarían el vuelo sin escalas México-Sevilla, era un monoplano de ala alta, de construcción metálica, de tubo forrado de tela, alas de madera forradas de tela, dos cabinas, una al frente para el piloto y la otra independiente, detrás de los tanques de gasolina, para el copiloto y navegante. Aparte del tanque central de fuselaje, el avión disponía de tanques auxiliares en las alas.

Pintado totalmente en aluminio, lleva en sus costados tres franjas con los colores nacionales. El escudo nacional de México y el de España se entrelazaban con los nombres de los aviadores Barberán y Collar.

La parte superior del ala estaba pintada de color naranja para facilitar su localización en caso de un amaraje o aterrizaje forzado. Llevaba también pintada en el ala, con grandes caracteres negros, la matrícula XA-EX5, al igual que en ambos lados del timón de dirección. Su tren de aterrizaje era retráctil dentro del fuselaje. Su motor Pratt and Whitney, Super Wasp de 550 caballos, estaba cubierto por un Cowling de diseño completamente nuevo, el Watter Tunnell Cowl, que por primera vez se presentaba al mundo. Su hélice metálica Hamilton Standard era de velocidad constante.

El MTW estaba equipado con un aparato de radio receptor y trasmisor, un bote salvavidas de hule, dos paracaídas y luces de bengala de los colores reglamentarios. Una válvula especial permitía vaciar el tanque principal en 25 segundos y en cuarenta y siete todos los tanques, los tanques vacíos servían de flotadores en caso de caer al mar.

SE LE DESIGNO COMO MODELO: MTW—1

El punto de partida del vuelo sería un lugar llamado Vaymitum cercano a Progreso, Yucatán. La ruta elegida pasaba un poco al norte de La Habana, luego Miami, Bermudas, Azores, San Vicente y finalmente Sevilla. Sarabia tenía la intención de que si llegando sobre Sevilla le era posible continuar, lo haría hasta Barcelona, con el objeto de batir el record mundial de vuelos sin escala.

Una vez terminada la construcción del avión, y con objeto de conducirlo de los talleres al campo Militar de Aviación en Balbuena se ordenó a una compañía del Segundo Batallón de Zapadores, la preparación de un camino apropiado para el seguro traslado del avión.

Mientras tanto, el 14 de junio, se efectuaron en los propios talleres las pruebas del motor. Estas pruebas fueron conducidas bajo la vigilancia de los ingenieros Watter, Del Paso y Villasana.

Por fin el día 16 de junio, fue trasladado al campo de Balbuena para las primeras pruebas de tierra. Debido al mal estado del terreno, el avión sufrió "Ground Loop" al plegarse la pierna izquierda del tren de aterrizaje; Sarabia y Watter que iban a bordo no resintieron daño, no así el avión, que sufrió la rotura de algunas costillas del ala izquierda.

El 28 de junio, el MTW-1 vuelve ya totalmente reparado al campo de Balbuena. Esta segunda vez, después de algunas carreras por tierra se logra un completo éxito. El avión se va al aire después de una carrera de 23 segundos, volando por espacio de 10 minutos, aterriza con éxito y después para otro vuelo de cuarenta minutos por el Valle de México, a una altura de 4,000 pies.

Dos días después es sacado de su hangar y sometido a nuevas pruebas, esta vez con mayor carga que las anteriores, el éxito es completo.

El segundo accidente que se registró días más tarde, después de una serie de pruebas y vuelos favorables en que el avión MTW fue trasladado al Aeropuerto Central, pues como algunas de las fallas ocurridas al avión en el Campo de Balbuena, sobre todo en el tren de aterrizaje, habían sido atribuidas por el piloto aviador Sarabia al mal estado del terreno, se pensó que en las pistas asfaltadas del aeródromo civil, esta contingencia quedaría resuelta.

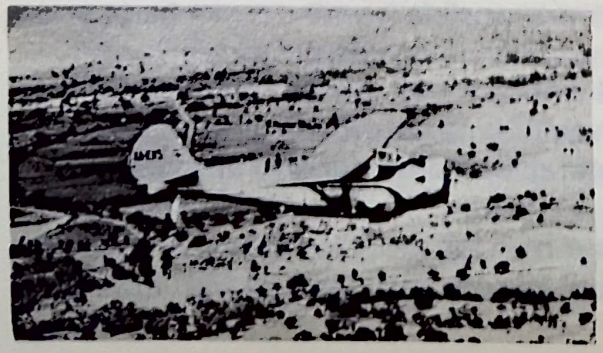
Sin embargo, las cosas no resultaron así. Un nuevo percance al avión en un aterrizaje de prueba, dio al traste con el vuelo México - Sevilla. Algunas discusiones privadas y públicas se suscitaron entre el piloto aviador Sarabia y el diseñador en jefe doctor Watter. Para saber quién tenía la razón el Comité Organizador pidió al Comité de Construcción, encabezado por el general Leobardo C. Ruiz, se designara un jurado compuesto por personas de reconocida calidad moral y competencia técnica y que no hubieran intervenido en nada en la organización del vuelo México-Sevilla, para que se abocaran al estudio y conocimiento de todo lo relativo al avión, sus constructores y su piloto, para poder llegar a establecer, mediante un dictamen, las causas de los accidentes ocurridos al MTW, fijándose consecuentemente las responsabilidades.

El tal "jurado" nunca se llegó a formar, el avión fue recluido en un hangar de talleres y el vuelo fue cancelado definitivamente.

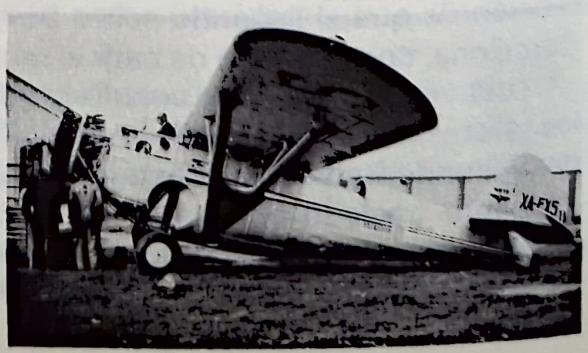
Pasaron los años, y las causas del fracaso del vuelo trasatlántico así como el destino final del MTW, quedaron en el más profundo de los misterios.

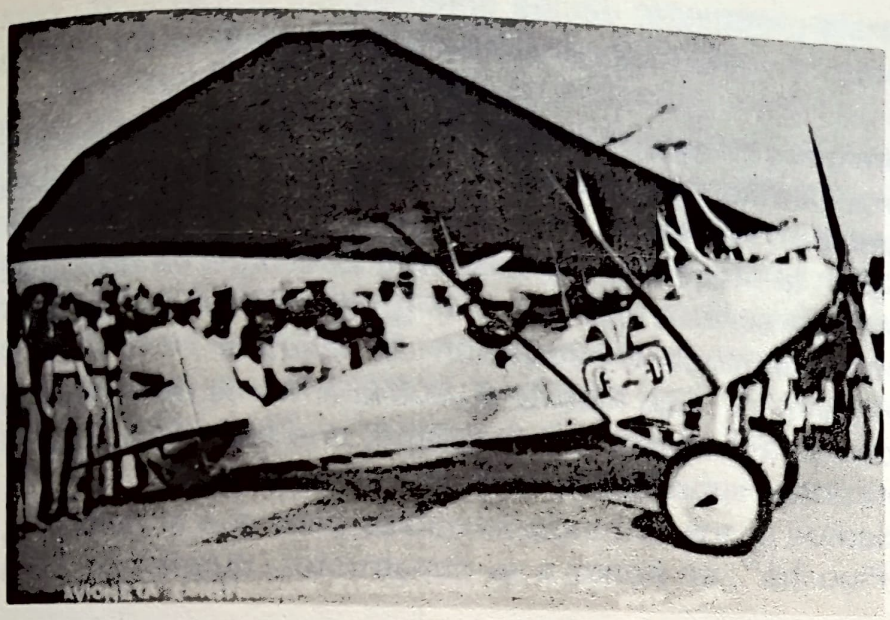
El MTW "Barberán y Collar", 1934

El primer vuelo



Probando el motor







Miguel Carrillo Ayala

Avión Pietenpol B4-A Aircamper construido en Zitácuaro, Michoacán, por Miguel Carrillo Ayala en 1936

Miguel Carrillo Ayala, desde muy niño sintió verdadera afición por todo lo mecánico. Nació en 1909, en Agostitlan, risueña y apacible población cercana a Zitácuaro, Michoacán. El joven Carrillo era conocido por todos con el apodo de "Pinocho", por la similitud creativa que guardaba con el pintoresco personaje de la larga nariz de los cuentos infantiles.

A los siete años había ya desarmado y vuelto a armar, con algunas mejoras de su inventiva, una vieja bicicleta. Fue más tarde el primero en su pueblo en tener motocicleta de su invención y manufactura. A los 20 años, asombró a sus coterráneos y con un veloz automóvil hecho en casa que, con orgullo y maestría, condujo por las hasta entonces tranquilas callejuelas de Agostitlan.

En sus frecuentes visitas a Zitácuaro, y de acuerdo a sus escasas posibilidades económicas, solía siempre comprar revistas americanas relacionadas con la mecánica. Un buen día cayó en sus manos un ejemplar del Popular Mechanics, en el que se incluían con gran lujo de detalles, los planos y datos técnicos para la construcción de un aeroplano.

Nadie sabe cómo, Carrillo, que no entendía una jota de inglés, pudo enterarse a fonde de todo aquello, pero lo que sí es muy claro, es que allí encontró el joven inventor la "picadura", que lo inició en aviación.

Ya con el "virus aeronáuticus" en su sangre, "Pinocho" se trasladó en 1934 a la capital de la República, buscando el modo de hacerse aviador. Su primer instructor fue Rafael "Chante" Obregón, con el que acumuló una hora de vuelo, tiempo máximo que le permitieron sus escasos ahorros. Dejó pasar algún tiempo y volvió a las andadas, esta vez el dinero ahorrado le permitió pagar tres horas de instrucción con el piloto Agustín Gutiérrez Peláez "El Gato".

No pudiendo pagar más horas de vuelo a los instructores capitalinos, Carrillo regresó a principios de 1935 a su nativo Zitácuaro, orgulloso, sin embargo, con sus 4 horas de vuelo. Se acuerda de su "Popular" de años atrás. Hombre tenaz y

decidido por alcanzar la meta propuesta, decide construir su propio avión para seguir acumulando las horas de vuelo indispensables para obtener la licencia de piloto aviador.

Con un grupo de sus amigos y el apoyo económico de los hermanos Zepeda y del señor Héctor Tregoning, Carrillo sube al monte y escoge los árboles de cuya madera se servirá para fabricar su Pietempol "Air Camper".

Cortan los árboles, limpian la madera y la trasladan a Zitácuaro en donde en un horno por ellos fabricado, la secan y desfleman al grado adecuado de resistencia y flexibilidad requerido en toda construcción aeronáutica.

Un viejo motor Ford Modelo "A" con más de 80,000 kilómetros recorridos va a servir de planta motopropulsora al pequeño monoplano, una vez, claro, hechas las modificaciones y adaptaciones sugeridas en la revista americana.

Dos años y mil ochocientos pesos son indispensables para que el avioncito, que lleva el nombre de "Pinocho", en honor a su constructor, quede listo para hacerse al aire.

Pero como todo llega en esta vida, al "Pinocho" también le llegó su día. En las afueras de la población y en un campo de labranza acondicionado como aeródromo, en una soleada mañana, y ante la general expectación de los zitacareguenses, Carrillo Ayala inicia las pruebas de su avión. Ante el rotundo éxito alcanzado, viendo el piloto constructor de lo que era capaz el avioncito, decide realizar un vuelo Zitácuaro - Morelia y regreso, como preámbulo a lo que el consideraba la colminación triunfal de su obra: el vuelo Zitácuaro - México. Desgraciadamente, a su regreso de la capital michoacana, al aterrizar en Zitácuaro, Carrillo rompe su avión al caer en un surco no visto a tiempo. Falto de dinero para la reparación, Carrillo vuelve a México y encuentra el decidido apoyo del coronel P. A. Roberto Fierro, quien le proporciona los materiales y las refacciones necesarias para poner al "Pinocho" nuevamente en condiciones de vuelo.

Al mismo tiempo que Carrillo reparaba su aeroplano, dedicaba algún tiempo a supervisar el arreglo del campo de aviación, con el fin de evitar futuros fracasos, teniéndolo en buenas condiciones para el vuelo a la ciudad de México.

Por fin, el 14 de mayo de 1936, Carrillo Ayala y su "Pinocho", despegan, a las siete de la mañana, rumbo a México.

A la altura de Villa del Carbón, estado de México, nuestro piloto se ve forzado a realizar una "escala técnica" por razones de "metereología", Nublados bajos causan una demora de 25 minutos. Mejoradas las condiciones climatericas, se reanuda el vuelo, que concluye en el Puerto Aéreo Central de la ciudad de México, a las 10 de la mañana, después de haber recorrido 200 kilómetros, en una ruta bien difícil para un avioncito de 35 caballos de fuerza. El presidente de la República, general Lázaro Cárdenas, facilita el ingreso de Miguel Carrillo Ayala a la Fuerza Aérea Mexicana. Seis años después, en 1940, el capitán P. A. Miguel Carrillo Ayala forma parte del Primer Escuadrón Aéreo, de nuestra cuarta arma.

FABRICA DE AVIONES ANAHUAC
EL FUMIGADOR ANAHUAC TA-70 "TAURO"

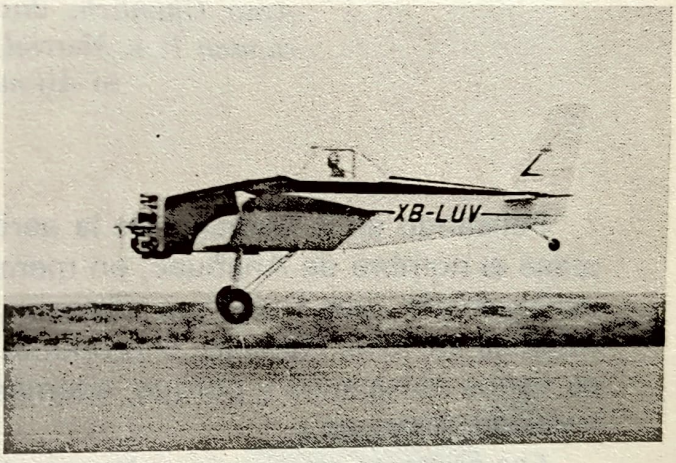
Después de más de cuatro años de receso en la industria de construcciones aeronáuticas en nuestro país, surge un entusiasta enamorado de la aviación, e

inicia en México el desarrollo de un aeroplano apropiado para las peculiares necesidades de la aviación agrícola del país.

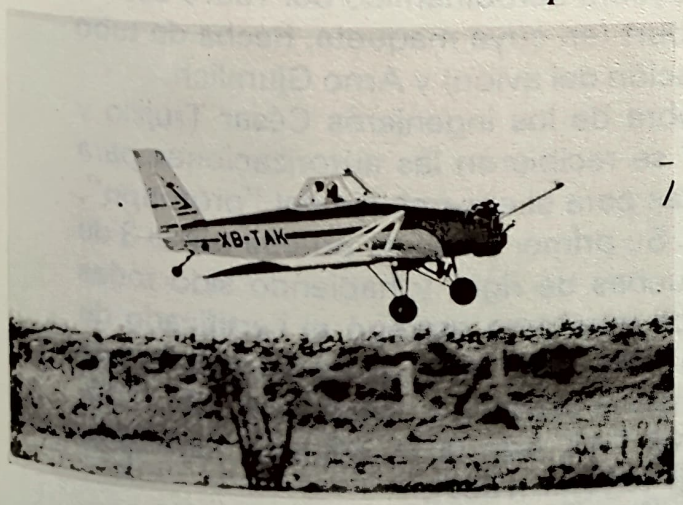
Alejandro Elizondo, médico de profesión, dueño de una regular fortuna, pone los cimientos de la fábrica de Aviones Anáhuac. Su entusiasmo y cariño por la aeronáutica se deriva de su afición al aeromodelismo. Se inició como "volador" de avioncitos controlados por línea, en pasos sucesivos llegó a ser uno de los campeones nacionales del vuelo de aeromodelos controlados por radio. El estudio y la práctica en el diseño y construcción de aeromodelos lo hacen un ingeniero de aeronáutica de verdad, actividad que alterna con su práctica médica, y que lo llevan a aumentar la escala de sus construcciones aeronáuticas, hasta llegar al avión de tamaño natural: el Anáhuac TA - 70.



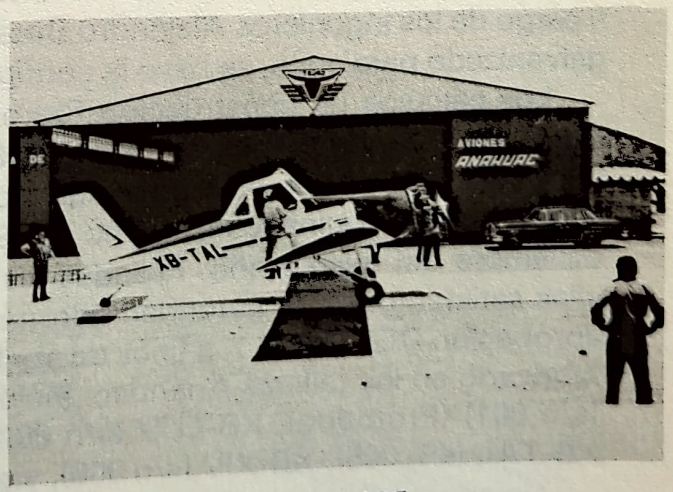
Fumigador Anáhuac TA-70. Prototipo



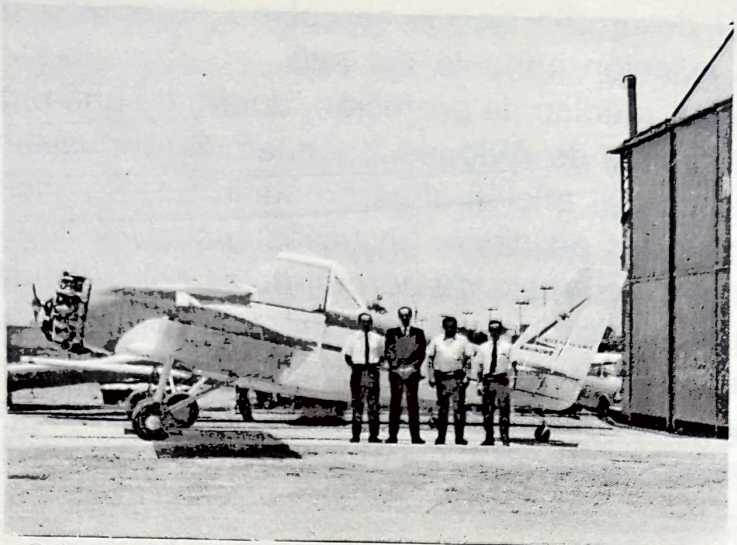
Serie 002



Serie 003



Serie 005



Principales dirigentes de la fábrica de Aviones Anáhuac. De izquierda a derecha: ingeniero Arno Gjumlich, doctor Alejandro Elizondo, capitán P.A. Marcial Sánchez Lara y arquitecto Alfonso Menchero

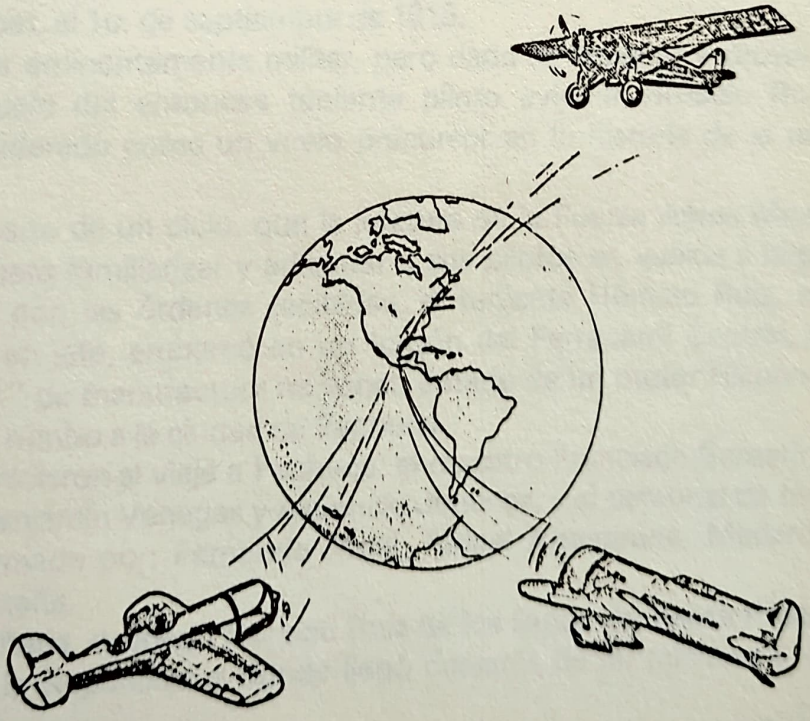
Pensando en la tradición de la aeronáutica mexicana, Elizondo da a su empresa el nombre de Anáhuac, en memoria de la hélice del mismo nombre, obra del ingeniero Juan Guillermo Villasana, y con la que se batió record de altura en América en 1915. Además, el producto sería el resultado de esfuerzos conjuntos de varios mexicanos y porque, además, la fábrica tendría su asiento en el gran Valle de Anáhuac.

Las primeras reuniones y planteamientos para la formación de la empresa se iniciaron a principios del año de 1967. El proyecto aerodinámico del Tauro estuvo a cargo de los ingenieros Alejandro Betancourt (en cuya maqueta, hecha de tubo galvanizado para agua, se basó la configuración del avión) y Arno Gjumlich.

Los cálculos de construcción fueron obra de los ingenieros César Trujillo y David Zamora. En el mes de julio de 1967 se recibieron las autorizaciones para iniciar la construcción de las hormas y piezas para el ensamblaje del "prototipo", el cual quedó terminado en agosto de 1958. Su primer vuelo de prueba fue el 3 de diciembre del mismo año. Pasadas las pruebas de rigor y habiendo sido todas ellas satisfactorias, la autoridad aeronáutica mexicana entregó el certificado de aprobación DGAC-No. 1, a fines de abril de 1969. A la fecha, siete aviones se han fabricado en los talleres Anáhuac, incluyendo el prototipo, éstos son: XB - TAX (s/n 001) (Prototipo), XB-LUV (s/n 002), XB-TAK (s/n 003), XB-BEX (s/n 004), XB-TAL (s/n 005), XB-XIV (s/n 006), y el XB-XIW (s/n 007).

Colaboradores muy cercanos del doctor Elizondo en esta nueva etapa de las construcciones aeronáuticas en México, han sido: el ingeniero Arno Gjumlich, ingeniero en jefe; el capitán P. A. Marcial Sánchez Lara, piloto de Pruebas; el arquitecto Alfonso Menchero, gerente de ventas y el C. P. Luis Pico, controlador general.

Capítulo VII
LOS GRANDES VUELOS



CAPITULO VII

LOS GRANDES VUELOS NACIONALES
VISITANTES DISTINGUIDOS
LA DESAPARICION DEL "CUATRO VIENTOS"
EL PRIMER CORREO AEREO

El 6 de julio de 1917, la ciudad de Pachuca quedó incluida en la historia, no sólo de la aviación mexicana, sino de la aviación mundial.

En ese día, la capital hidalguense se convirtió en el punto de partida del primer servicio postal aéreo de ruta del mundo.

El honorable Post Master de Washington, asienta que el primer vuelo de este género en los Estados Unidos, se realizó entre las ciudades de Nueva York y Washington, D.C. en el año de 1918. Por su parte el notable escritor francés Jean Gerard Fleury, compañero del gran piloto Mermoz, nos dice en su libro *La Conquista de una Ruta,* que en Europa el primer servicio postal aéreo se efectuó en el trayecto Toulouse, Rabat, el 1o. de septiembre de 1919.

Aunque de carácter eminentemente militar, pero dado su aspecto y proyección histórica, este vuelo del entonces teniente piloto aviador Horacio Ruiz Gaviño, debe ser considerado como un vuelo precursor en la historia de la navegación aérea civil.

Este vuelo formó parte de un ciclo, que la jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana había dispuesto para familiarizar y adiestrar a sus pilotos en vuelos a larga distancia. De acuerdo con las órdenes recibidas, el teniente Horacio Ruiz, en aquel entonces piloto en jefe, embarcó en un furgón del Ferrocarril Central, el biplano No. 6, serie "A" de manufactura nacional, dotado de un motor Hispano-Suiza de 150 H.P., con rumbo a la ciudad de Pachuca.

Con Horacio Ruiz, hicieron el viaje a Pachuca: el maestro Francisco Santarini, los pilotos aviadores Benjamín Venegas y Ascencio Jiménez, y el personal de técnicos y mecánicos formado por: Fernando Proal, Rafael Altamirano, Medardo Córdoba y Enrique Pizaña.

A las 6.48 de la mañana despegó Horacio Ruiz de los llanos de Venta Prieta, rumbo a la capital de la República, a donde llegó después de 50 minutos y 42 segundos de vuelo.

En su biplano Serie "A" llevó al teniente Ruiz, un saco de correspondencia con el número 449, conteniendo: 534 cartas, 61 tarjetas postales y correspondencia de segunda clase. Este primer envío postal aéreo fue autorizado por el director general de Correos de aquella época, señor Cosme Hinojosa.

COPIA

Al margen un sello que dice: "Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Estados Unidos Mexicanos.- México.-Dirección General de Correos.- Sección Administrativa."- Al centro "En la ciudad de México, Distrito Federal, siendo las ocho de la mañana del día 6 de julio de mil novecientos diecisiete, presentes en el Departamento de Recibo de Correos de la Administración Local de este Ramo en esta capital, los CC. Cosme Hinojosa, Director General de Correos; Juan Jacobo Valadez, Administrador Local; José C. Chávez, Jefe Auxiliar de la misma y los oficiales Jorge López de Cárdenas, Carlos González Meza y Francisco Clavijo, se procedió a la apertura del saco ordinario de correspondencia número cuatrocientos cuarenta y nueve, procedente de la Administración del Ramo en Pachuca, Hidalgo, el que se recibió a la hora citada, por conducto del Primer Correo Aéreo, que a cargo del Capitán Aviador Horacio Ruiz, fue transportado de Estación "Hoyos", Hgo., --- (diez kilómetros al Oriente de Pachuca) a esta ciudad en cincuenta y tres minutos, habiendo salido de "Hoyos", Hgo. hoy a las seis horas y treinta y siete minutos de la mañana, y llegando al Departamento de Aviación de la Sría. de Guerra y Marina, en Balbuena, por San Lázaro, a las siete horas y treinta minutos de la mañana del día referido; según factura número ciento noventa y tres que se adjunta en el saco citado se recibieron diez paquetes de cartas ordinarias, las que presentan un sello en letras rojas que dice: "Estados Unidos Mexicanos.- El Escudo de las Armas Nacionales.- Secretaría de Guerra y Marina.- Departamento de Aviación.- México.- El Escudo de este Departamento: una hélice y dos alas.- "Primer Correo Aereo" Hecha la distribución resultó contener seiscientas dieciocho piezas de correspondencia de primera clase, cuyo pormenor consta en el anexo número uno que se adjunta.- Por disposición del C. Cosme Hinojosa, Director General de -- Correos, las piezas de tránsito para el interior de la República, se remiten a las oficinas de destino bajo certificado, recomendando a los CC. Administradores las hagan llegar a manos de los destinatarios con las mayores seguridades posibles.- Se adjunta al ejemplar de la presente que se remite a la Dirección General de Correos, el saco número cuatrocientos cuarenta y nueve; un ejemplar de la factura forma número ciento noventa y tres; siete ----- etiquetas forma número nueve y la etiqueta de tela sin número que amparó el saco, así como un ejemplar del pormenor de las correspondencias recibidas por el Primer Correo Aéreo.- De la presente acta se hicieron seis ejemplares, que se distribuyen en la siguiente forma: uno para la Dirección General de Correos; uno para el C. Juan Jacobo Valdez, Administrador Local; uno para el C. José V. Chávez, Jefe Auxiliar de esta Oficina; uno para el Departamento de Aviación, con una etiqueta forma número nueve, como recuerdo del Primero Correo Aéreo; y el último ejemplar para el archivo de esta Administración.- Se da por terminado el acto, firmando la presente los que en ella intervinieron.- C. C. Hinojosa. (rúbrica.)- J.J.Valdéz.- (rúbrica.)- José V. Chávez.- (rúbrica).- J. López Cárdenas.- (Rúbrica).- C. González Meza. (Rúbrica).- Francisco Clavijo.- (Rúbrica.)

ACTA DEL PRIMER CORREO AEREO EN MEXICO

DIVISION OF AIR MAIL SERVICE

Post Office Department

SECOND ASSISTANT POSTMASTER GENERAL

Washington 25, D. C.

June 28, 1944.

Mr. Horacio Ruiz Gavino,
El Mayor Piloto Aviador,
Almacen General de Aeronautica,
Balbuena, Mexico, D. F.

My dear Sir:

Receipt is acknowledged of your letter of June 17, 1944, addressed to the Postmaster General, requesting the date of the establishment of air mail service in the United States.

The first air mail service in the United States was conducted at an aviation meet at Nassau Boulevard, Long Island, New York, during the week September 23 to 30, 1911. Letters and postcards were carried between a temporary post office established at the aviation field and the post office at Mineola, New York. The pouches were dropped at the latter point for the postmaster to pick up. A few similar flights were authorized and made during the next few years.

On May 15, 1918, however, the first air mail route in the United States was established between New York, New York, and Washington, District of Columbia, with a stop at Philadelphia, Pennsylvania, and since that time regularly scheduled air mail service has been maintained.

Sincerely yours,

S. W. PURDUM,
Second Assistant Postmaster General.

VIA AÉREA • AIR MAIL • PAR AVION • MIT LUFTPOST

CONSTANCIA DEL POST–MASTER DE LOS ESTADOS UNIDOS

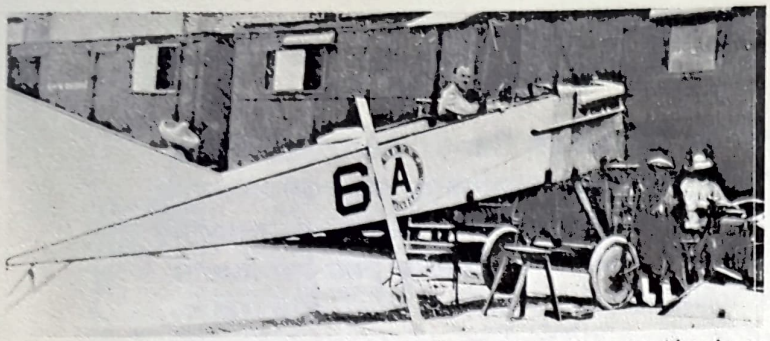
COPIA

Al margen un sello que dice: "Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Estados Unidos Mexicanos.- México.- Dirección General de Correos.- Sección Administrativa".- Al centro "En la ciudad de México, Distrito Federal, siendo las ocho de la mañana del día 6 de julio de mil novecientos diecisiete, presentes en el Departamento de Recibo de Correos de la Administración Local de este Ramo en esta capital, los CC. Cosme Hinojosa, Director General de Correos: Juan Jacobo Valadez, Administrador Local; José C. Chávez, Jefe Au-

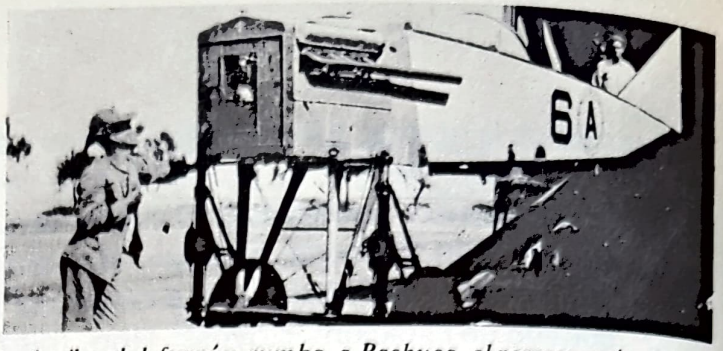
xiliar de la misma, y los oficiales Jorge López de Cárdenas, Carlos González Meza y Francisco Clavijo, se procedió a la apertura del saco ordinario de correspondencia número cuatrocientos cuarenta y nueve, procedente de la administración del Ramo en Pachuca, Hidalgo, el que se recibió a la hora citada, por conducto del primer correo aéreo, que a cargo del capitán Aviador Horacio Ruiz, fue transportado de Estación "Hoyos", Hgo. (diez kilómetros al Oriente de Pachuca) a esta ciudad en cincuenta y tres minutos, habiendo salido de "Hoyos", Hgo. hoy a las seis horas y treinta y siete minutos de la mañana, y llegando al Departamento de Aviación de la Sría. de Guerra y Marina, en Balbuena, por San Lázaro, a las siete horas y treinta minutos de la mañana del día referido; según factura número ciento noventa y tres que se adjunta, en el saco citado se recibieron diez paquetes de cartas ordinarias, las que presentan un sello en letras rojas que dice: "Estados Unidos Mexicanos.- El Escudo de las Armas Nacionales.- Secretaría de Guerra y Marina.- Departamento de Aviación.- México.- El Escudo de éste Departamento: una hélice y dos alas.- "Primer Correo Aéreo" Hecha la distribución resultó contener seiscientas dieciocho piezas de correspondencia de primera clase, cuyo pormenor consta en el anexo número uno que se adjunta.- Por disposición del C. Cosme Hinojosa, Director General de Correos, las piezas de tránsito para el interior de la República, se remiten a las oficinas de destino bajo certificado, recomendando a los CC. Administradores las hagan llegar a manos de los destinatarios que se remite a la Dirección General de Correos, el saco número cuatrocientos cuarenta y nueve; un ejemplar de la factura forma número ciento noventa y tres; siete etiquetas forma número nueve y la etiqueta de tela sin número que amparó el saco, así como un ejemplar del pormenor de las correspondencias recibidas por el Primer Correo Aéreo.- de la presente acta se hicieron seis ejemplares, que se distribuyen en la siguiente forma: uno para la Dirección General de Correos; uno para el C. Juan Jacobo Valdés, Administrador Local, uno para el C. José V. Chávez, Jefe Auxiliar de esta Oficina; uno para el Departamento de Aviación, con una etiqueta forma número nueve, como recuerdo del Primer Correo Aéreo; y el último ejemplar para el archivo de esta administración.- Se da por terminado el acto, firmando la presente los que en ella intervinieron.- C.C. Hinojosa. (rúbrica). J.J. Valdez. (rúbrica).- José M. Chávez.- (rúbrica).- J. López Cárdenas.- (rúbrica).- C. González Meza. (rúbrica).- Francisco Clavijo.- (rúbrica).

Mientras la flamante Sección Técnica de Navegación Aérea se avocaba al estudio y resolución de las primeras solicitudes para concesiones de rutas aéreas, los pilotos mexicanos estimulados por las portentosas hazañas de Lindbergh, Costes y Lebrix, Alcock y Brown, Wiley Post y otros, que habían iniciado en el ámbito internacional la exploración de las rutas aéreas mundiales, decidieron hacer lo propio, abriendo así la era de los vuelos a larga distancia que colocaron a nuestra aviación en el distinguido cuadro de las grandes hazañas aéreas precursoras de la actual aviación comercial.

Aunque en un principio fueron pilotos militares los que realizaron los vuelos a larga distancia, no por ello deben dejar de ser considerados como las piedras miliares que abrieron para la aviación civil no sólo las rutas domésticas, sino también las internacionales.



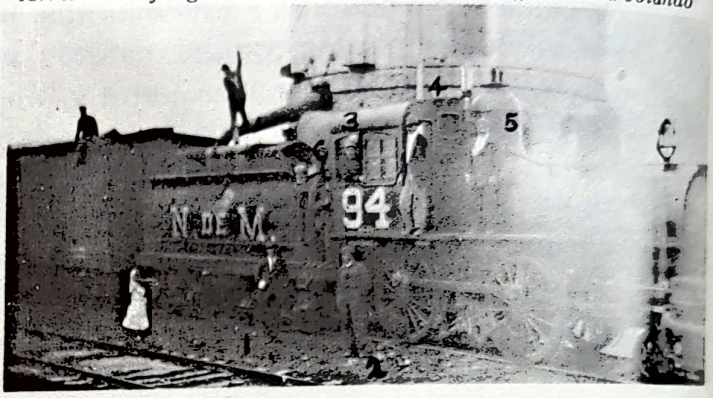
Preparación del avión para ser embarcado en la estación de San Lázaro en un furgón de ferrocarril con rumbo a Pachuca. El piloto Horacio Ruiz aparece en la cabina del avión



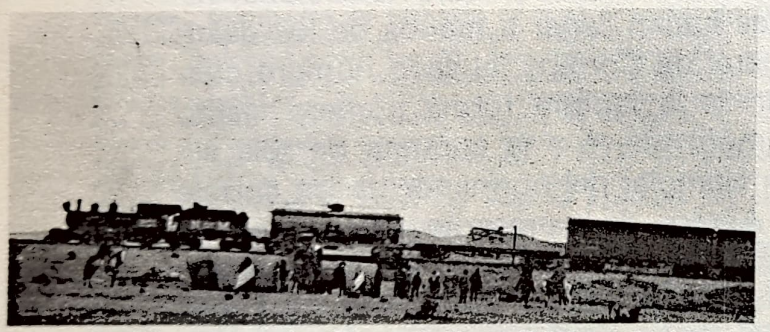
Arriba del furgón rumbo a Pachuca, el regreso será volando



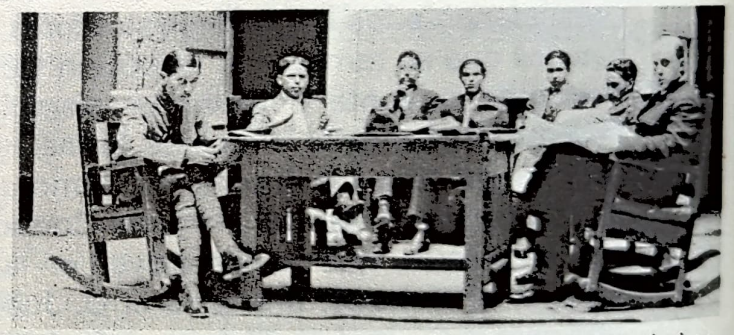
(1) Alberto Salinas Carranza, (2) Horacio Ruiz, (3) Ascencio Jiménez, (4) Medardo Córdoba, (5) Fernando Proal, (6) Benjamín Venegas (7) Francisco Santarini, (8) Sr. Toledo, (9) No identificado



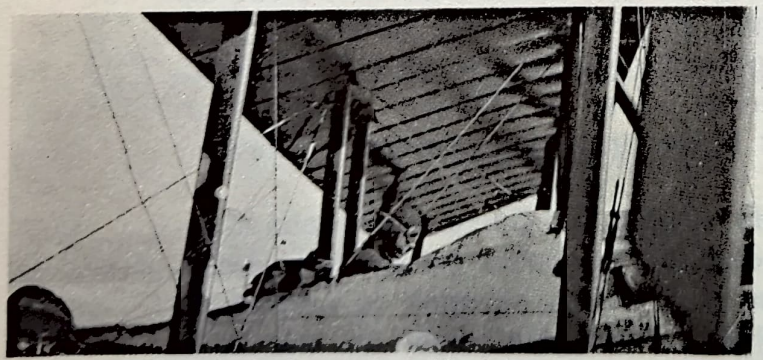
En la estación de San Lázaro el convoy se apresta a salir. En la fotografía (1) Fernando Proal, (2) Medardo Córdoba, (3) Horacio Ruiz, (4) Alberto Salinas Carranza, (5) No identificado, (6) Ascencio Jiménez



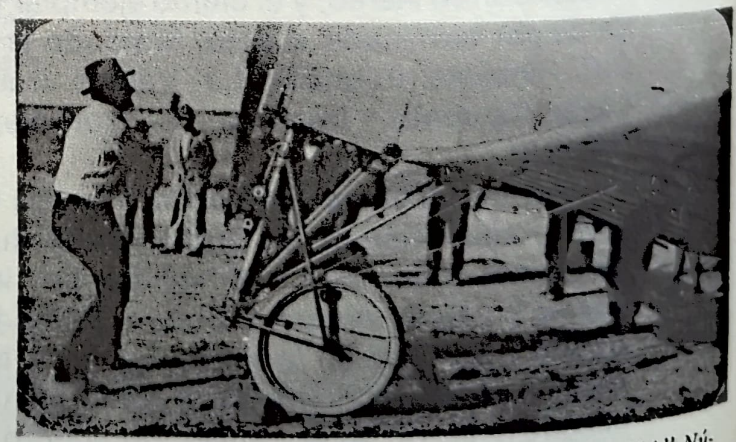
Llegada del convoy a los llanos de Venta Prieta en las afueras de Pachuca. Se inicia el desembarco del avión postal



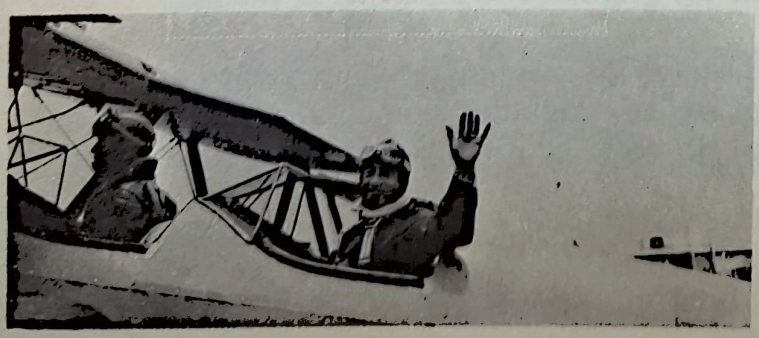
Francisco Santarini, el piloto Horacio Ruiz con los técnicos y mecánicos que hicieron posible el primer vuelo de correo aéreo en México



El piloto Horacio Ruiz con la valija del correo atada a su espalda revisa por última vez su avión antes de despegar con rumbo a la ciudad de México conduciendo el primer correo aéreo



El maestro Santarini arranca el motor del Serie "A" Número 6 para iniciar así el histórico vuelo del teniente Horacio Ruiz a la ciudad de México



El piloto Horacio Ruiz a su llegada a México después de reproducir el vuelo postal de 1917

LEZAMA - BORJA - CARRANZA

A mediados del año de 1927, con escasos días de diferencia, tres pilotos militares realizan vuelos a larga distancia que partiendo de la ciudad de México, terminaban con toda felicidad en ciudades fronterizas.

Toca la coincidencia de que ambos vuelos, los primeros a larga distancia y sin escalas se llevan a cabo en aviones de construcción nacional. En efecto, el 14 de agosto despegan del Aeródromo Militar de Balbuena los tenientes P. A. Alfredo Lezama Alvarez y David Borja, en un biplano, diseñado y construido en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, por el ingeniero Antonio Zea y Luis Farrell. Este avión, conocido con el nombre extraoficial de "La Chata" y cuyas siglas de fabricación eran SELAFE, fue bautizado oficialmente para el vuelo con el nombre de "Puebla". La meta sería la ciudad fronteriza de Nuevo Laredo, Tamps., a donde llegaron con toda felicidad los pioneros de la ruta que, como veremos más tarde, la SCOP explotaría comercialmente.

Habiendo el gobernador del estado de Texas, ofrecido un premio de cinco mil dólares para el primer avión que hiciera el vuelo directo México - Dallas, conociendo nuestros pilotos y técnicos las grandes posibilidades de los aviones Quetzalcoatl, diseñados por el ingeniero Angel Lascuráin y Osio y construidos en los talleres de aviación, pues se había probado que eran capaces de efectuar este vuelo, solicitaron permiso a la superioridad para acondicionar uno de ellos y entrar en la prueba.

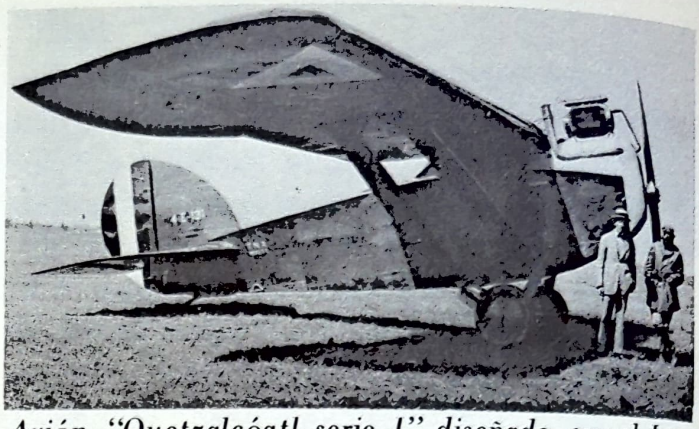
El avión quedó pronto acondicionado y listo para la competencia, Emilio Carranza por sus cualidades especiales como piloto aviador, fue elegido para tripular el "Coahuila", pero la negativa del Presidente Calles, de cruzar la frontera, impidió que se efectuara el vuelo como se había previsto; pero para demostrar que podía hacer, se hizo el vuelo a Ciudad Juárez, que se encuentra a mayor distancia que Dallas pero hubo que renunciar a conquistar el atractivo premio y la posibilidad de demostrar la bondad de los aviones hechos en México. El vuelo se hizo con toda felicidad en la fecha fijada y el capitán P.A. Carranza llegó con su avión a Ciudad Juárez, sin haber consumido el cincuenta por ciento de su combustible. Todo esto ocurría el 2 de septiembre de 1927.

Pero la inquietud que estos primeros ensayos había dejado en nuestros pilotos no cesó. Se organizó una colecta pública patrocinada por el diario *Excélsior* y con los fondos obtenidos se compró en los Estados Unidos un avión Ryan gemelo del famoso Espíritu de San Luis, al que se le puso por nombre "México - Excelsior". Con este avión se planeó un vuelo sin escalas de la ciudad de México a la capital estadunidense de Washington, para corresponder al vuelo que el as americano Charles Lindbergh había realizado de la ciudad del Potomac a la capital azteca. Como era natural, el piloto elegido fue Emilio Carranza.

El 14 de mayo de 1928 recibe Emilio Carranza, en San Diego, California, de la Casa Mahoney, el avión Ryan "México - Excélsior". Como prueba de fuego, tanto para el piloto como para el avión, Carranza emprende en la madrugada del 24 de mayo, un vuelo sin escalas de regreso a la ciudad de México. Despega de San Diego a las 3.02 horas de la mañana y después de una permanencia de 21 horas y 4 minutos, aterriza con toda felicidad en el campo de Balbuena a las 12.06 horas del día 25 de mayo. Carranza y el "México - Excélsior" estaban listos para la gran



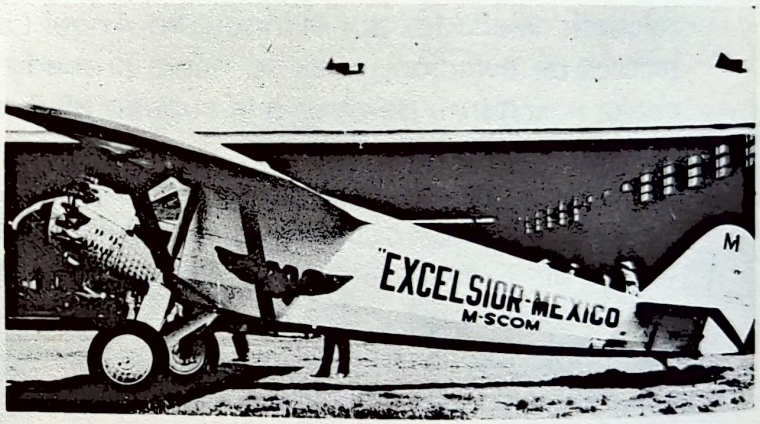
Emilio Carranza llega triunfal a Ciudad Juárez después de su vuelo sin escalas desde la ciudad de México en el avión "Coahuila"



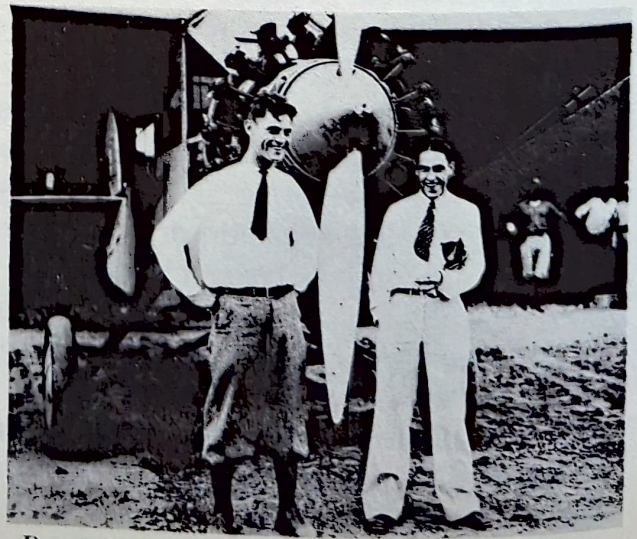
Avión "Quetzalcóatl serie I" diseñado por el Ing. Angel Lascuráin y Osio.- En el Serie II el "Coahuila" el Cap. P.A. Emilio Carranza realizó el primer vuelo sin escalas México-Ciudad Juárez el 2 de septiembre de 1927.- Su disenador y constructor aparece en la fotografía acompañado de un piloto militar



Capitán P.A. Emilio Carranza



Monoplano Ryan en el que el Cap. P.A. Emilio Carranza realizó su raid de buena voluntad México-Washington, D.C. en 1928



Practicando para el vuelo México-Washington

prueba. Este vuelo a larga distancia puede considerarse, aunque realizado por un piloto militar, como el primero de características civiles, pues el "México-Excélsior" ostentaba ya una matrícula civil M-SCCM, expedida por la SCOP.

Como ya dijimos, el vuelo San Diego California-México, no fue sino el prólogo de la gran hazaña que daría principio a las 8 de la mañana del día 11 de junio de 1928. Inicia Carranza su vuelo a Washington, D.C. a bordo del "México - Excélsior", despegando de una pista arreglada exprofeso (en la actualidad esta pista es la avenida Emilio Carranza, en la colonia Moctezuma) para facilitar el levante del pesado avión. El mal tiempo obliga a Carranza a aterrizar en un campo de labranza aledaño a la pequeña población de Mooresville, Carolina del Norte a 60 millas de la capital de los Estados Unidos. Este aterrizaje forzado, si bien malograba el intento original del vuelo, en cambio adquiría para la historia de la aviación civil mexicana un hecho significativo: era el primer avión con matrícula comercial mexicana que se posaba en suelo norteamericano.

Al día siguiente prosigue Emilio Carranza su viaje a Washington, D.C., donde es recibido con grandes honores por las autoridades civiles y militares del vecino país.

El 26 del mismo mes, el Aguila Solitaria Mexicana, como ya lo parangona la prensa americana con el gran Lindbergh, llega a la ciudad de los Rascacielos en donde es recibido por el Alcalde de la ciudad, señor Jim Walker, rindiéndole posteriormente honores de héroe en la Academia Militar de West Point. Esta recepción en el nido de los oficiales del ejército americano, marca también un hecho histórico para la aviación mexicana: es Emilio Carranza el primer oficial extranjero con grado de capitán, que recibe la distinción de pasar revista a los cadetes del plantel.

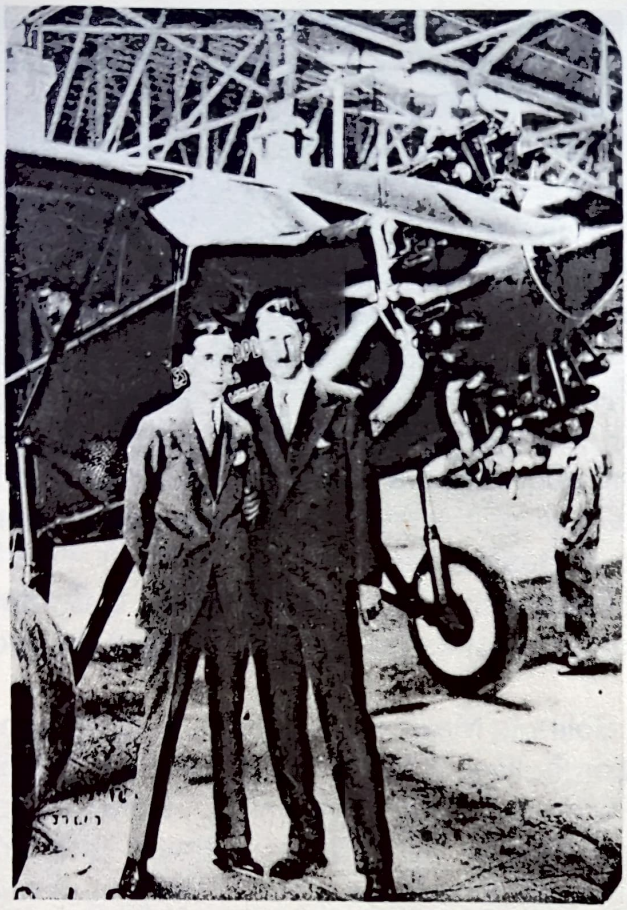
El 12 de julio salen de Nueva York, Emilio Carranza y el "México - Excélsior" al encuentro de su destino, los pantanos de Sandy Ridge, cercanos a Mount Holly, N.Y., son testigos de la gran tragedia de México y de su aviación.

FIERRO - BIELER Y PACHECO-LEON Y GONZALEZ FIGUEROA

La tragedia de Mount Holly, no hace sino acicatar el deseo de triunfo para México y de venganza contra el destino, de los bravos aguiluchos mexicanos.

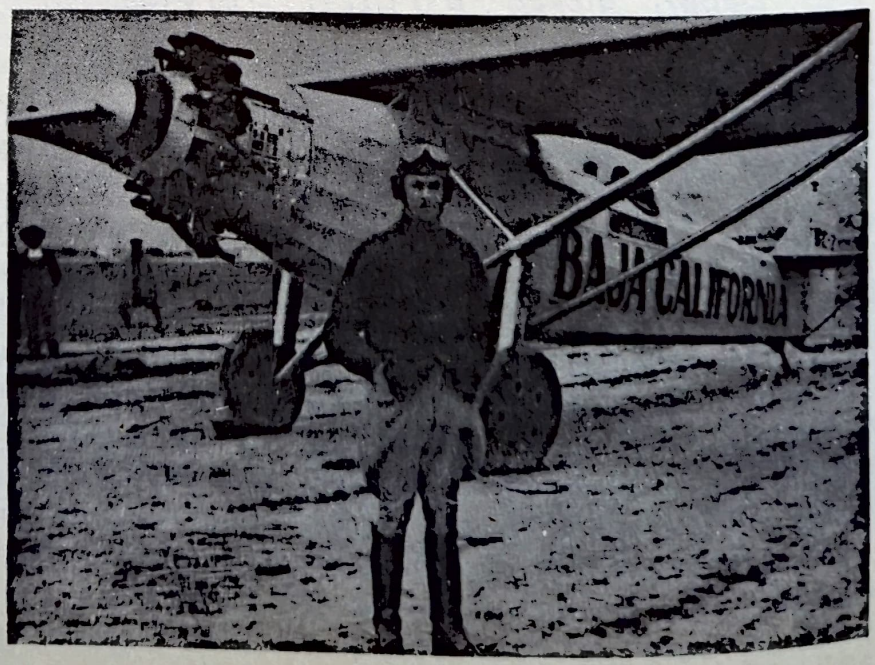
El segundo del trío de ases mexicanos: Roberto Fierro, entrañable compañero y amigo del Aguila Solitaria Mexicana, patrocinado por el general Abelardo Rodríguez, emprende un vuelo sin escalas de Mexicali a México. En un avión de fabricación Nacional: el Baja California No. 2, despega de la ciudad fronteriza el 30 de mayo de 1928, a las 02.05 horas, para cubrir una distancia de 2,330 kilómetros hasta la ciudad de México. En este recorrido Fierro tiene que volar más de cuatro horas en la obscuridad de la noche, hazaña significativa en aquella época de escasos medios de navegación nocturna. Catorce horas cincuenta minutos son empleadas para que Fierro y su monoplano parasol lleguen al campo de Balbuena, en donde son recibidos como héroes por una gran multitud.

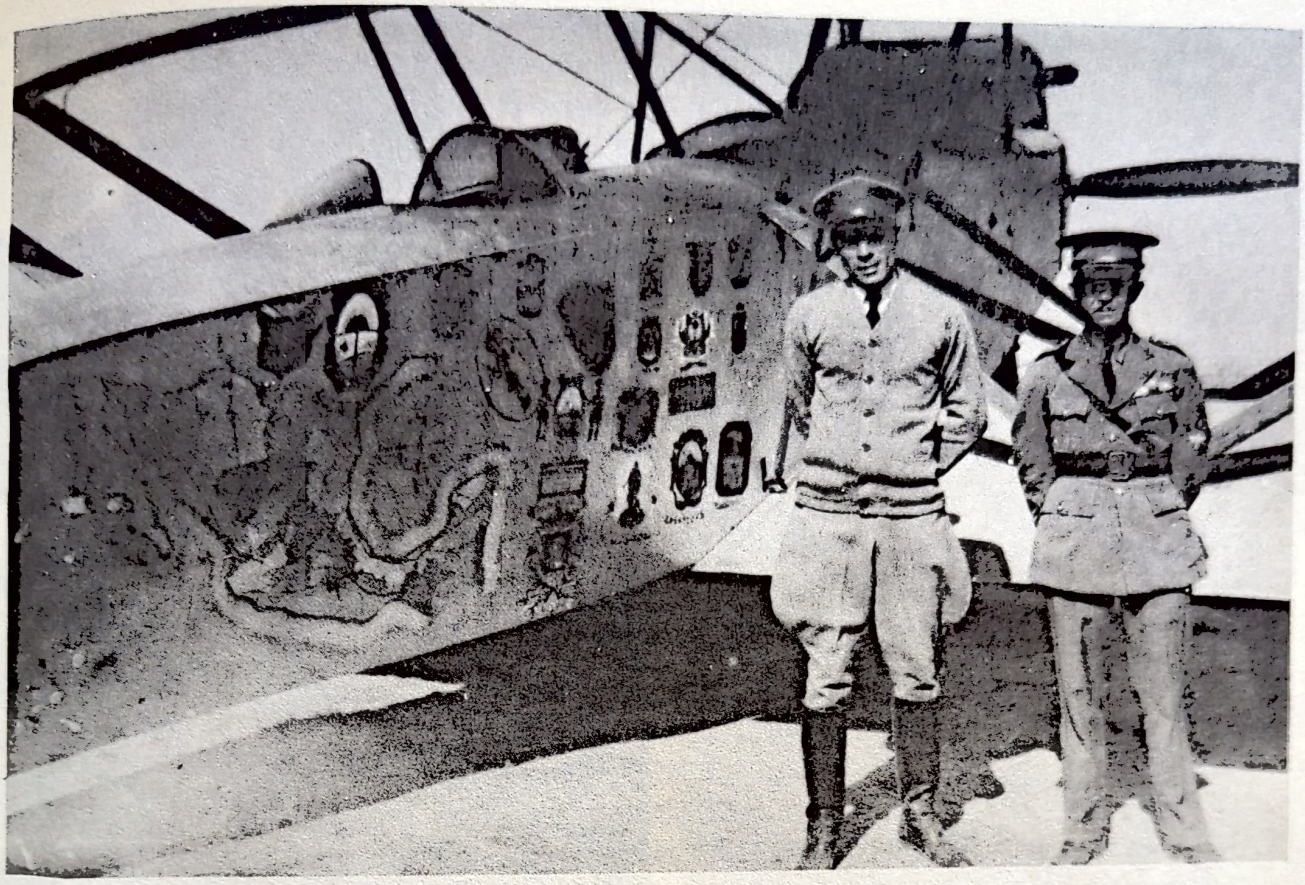
Mientras Fierro prepara su nueva hazaña, el vuelo directo a la capital habanera y después a las hermanas repúblicas de Centroamérica, una pareja de aviadores civiles, animados y estimulados por el incansable maestro ingeniero Juan Guiller-



Fritz Bieler y Joaquín González Pacheco frente al Stinson Detroiter "Capitán Carranza" en el que realizaron su vuelo Windsor, Canadá-México en 1928

Avión Baja California No. 2, en el que el mayor P.A. Roberto Fierro voló por primera vez sin escalas de México a La Habana en 1928





Dos ases de la aviación mexicana, Gustavo León y Roberto Fierro, frente al sesquiplano Azcárate con el cual el primero, en compañía de Ricardo González Figueroa, dio la primera vuelta a la República en 1928



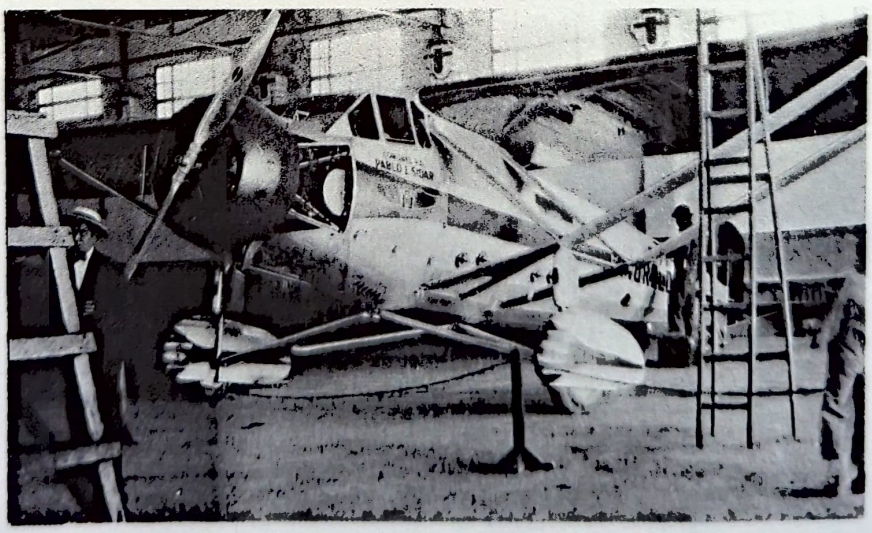
Douglas O2M del Primer Regimiento Aéreo Número 18 "Ejército Mexicano" que usó Pablo Sidar en su raid de buena voluntad a los países latinoamericanos en 1929. Junto al avión está el fotógrafo oficial de la FAM Carlos Cortez



Coronel P.A. Pablo L. Sidar



Teniente P.A. Carlos Rovirosa



Monoplano Emsco de gran autonomía en el que Sidar y Rovirosa pretendieron llegar sin escalas de Cerro Loco, Oaxaca, a la capital argentina

mo Villasana, esperan en la ciudad de Windsor, Canadá, la oportunidad de iniciar un vuelo sin escalas a la ciudad de México.

La pareja está formada por el veterano piloto Fritz Bieler, as de la aviación germana en la primera Guerra Mundial, residente en México desde muchos años en los que trabajó incansablemente en el impulso de la incipiente aviación civil, aportando a ella todo lo mejor de su experiencia y conocimientos, y un joven entusiasta de la aviación y distinguido alumno de la escuela civil de aviación del maestro Bieler: Joaqín González Pacheco, quien por su desahogada posición económica era el patrocinador del vuelo.

En esta ocasión, el aeroplano seleccionado fue un monoplano negro y oro de la fábrica del famoso piloto y diseñador americano Eddy Stinson. Con un J-5 en la nariz semejante al del "Espíritu de San Luis" y del "México - Excélsior", el Stinson Detroiter M-SCAB, de Bieler y Pacheco fue bautizado con el nombre del heroico as mexicano capitán Emilio Carranza.

El 24 de junio, despegan Bieler y Pacheco de Windsor, con intenciones de llegar a México. Desgraciadamente y por una falla en el sistema de alimentación de combustible que les hizo gastar más gasolina de la prevista, tuvieron que aterrizar en una playa cercana a Soto la Marina, ya en territorio nacional, después de haber permanecido en el aire por más de 33 horas.

Arregladas las averías , el avión despegó de la playa y haciendo una escala intermedia en Tampico, para cargar gasolina, continuaron su viaje al Distrito Federal.

Todo México tenía su atención puesta en las actividades de nuestros pilotos y se encontraban en vísperas de presenciar cómo la aviación mexicana se ponía en primera línea.

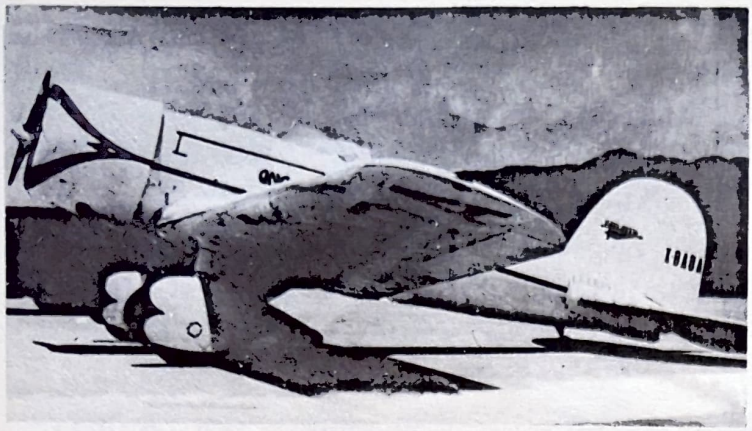
En esa atmósfera, había ya realizado Fierro su vuelo Mexicali-México, y para una vez realizado el proyectado vuelo sin escalas México-Habana, seguir a Centroamérica, Panamá. Las Guayanas, Natal, Brasil y de ahí a la Costa de Africa, para terminar su vuelo en España, tras de haber cruzado el Atlántico del Sur.

Roberto Fierro, en esos días, se ocupaba de los preparativos para emprender el vuelo proyectado, el cual tuvo que sufrir algunas demoras por diferentes causas. Primero, se encontró que las ruedas del "Baja California No. 2" eran débiles, por lo cual se ordenó la construcción de una nuevas, en talleres aeronáuticos militares.

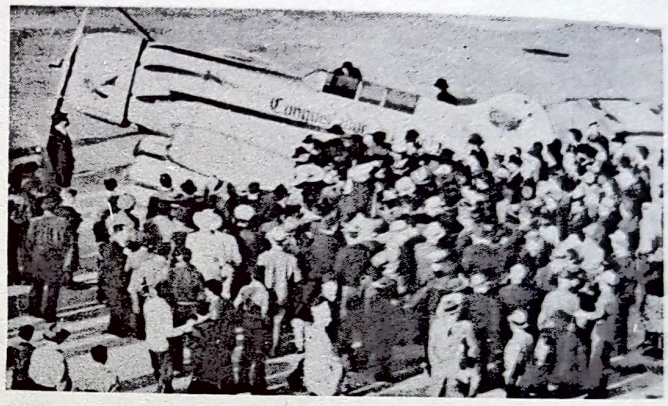
El Observatorio Metereológico de Tacubaya, diariamente informaba a Fierro del estado del tiempo en la ruta, y los informes no eran muy satisfactorios para garantizar el éxito del vuelo. Así transcurrieron los días y la tensión nerviosa, el ansia de presenciar actos espectaculares, fueron formando un ambiente pesado en torno a nuestro piloto.

Por fin, el 10 de agosto de 1928, Fierro, que se encontraba en el Café Regis, fue localizado por un agente del Departamento de Aeronáutica, que le llevaba un buen pronóstico metereológico para la ruta de La Habana.

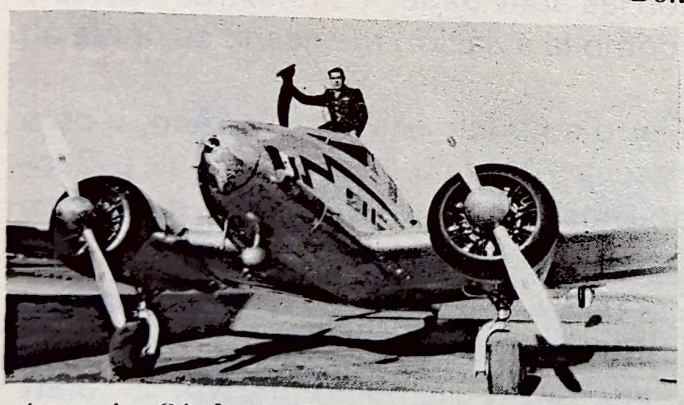
De inmediato se trasladó al campo de Balbuena, para revisar las nuevas ruedas, ordenar la carga de gasolina y lubricantes y ultimar los detalles, con el propósito de iniciar su viaje a temprana hora del día siguiente.



Lockheed Sirius "Anáhuac" de alta velocidad en el que Roberto Fierro y Arnulfo Cortés Benavente establecieron el récord de velocidad Nueva York-México en 1930



Sarabia y el "Conquistador del Cielo" arriban al Floyd Bennett de la ciudad de los rascacielos



Antonio Cárdenas Rodríguez en el avión "Presidente Carranza" que usó en su vuelo de buena voluntad por América Latina en 1940



Monseñor Piani, delegado apostólico en México, con los tripulantes trasatlánticos Xavier Garagarza (izquierda) y Carlos Panini (derecha)

Eran las 5.10 de la mañana, cuando Fierro partió. Las oficinas de Telégrafos, la inalámbrica de Chapultepec y varias estaciones de radio de México y La Habana, siguen durante el día el vuelo del "Baja California No. 2". Orizaba reportó el paso del avión a las 7.05; Minatitlán, a las 9. A las 11.10 se hallaba a la altura de Isla Aguada; por Campeche pasó a las 11.55. El rumbo lo llevaba directamente al Cabo Catoche, desde donde abandonaría el suelo patrio para lanzarse abiertamente al mar en dirección a Cuba.

Transcurrido el intervalo prolongado de tiempo en el que no se tuvieron noticias del piloto, el silencio fue roto a las 17.59 cuando el "Baja California No. 2" y su intrépido tripulante, el mayor P.A. Roberto Fierro, aterrizaban felizmente en el Campo Columbia de la capital habanera. Era el 11 de agosto de 1928.

De La Habana continuó Fierro su vuelo a Centroamérica, por Belice, Guatemala, San Salvador, Honduras. De ahí hubo de volar sin aterrizar en Nicaragua por no haber relaciones por aquella época con México pero rodeando el Golfo de Fonseca, llegó a Costa Rica y Panamá.

El Gobierno de la República, patrocinador del vuelo, decidió suspenderlo en virtud del ambiente reinante en el país, malogrando en esta forma lo que hubiera sido el primer vuelo trasatlántico de un mexicano y en un avión de manufactura nacional.

Fierro hubo de regresar en vuelo semidirecto, desde Panamá con escala en San Salvador.

El año de 1928 fue de grandes acontecimientos para la aviación mexicana. Los diarios capitalinos casi llenaban sus páginas con la crónica de las hazañas de los pilotos mexicanos.

Para mediados del año, se daban los últimos toques al avión que un joven ingeniero de aeronáutica, el señor general Juan F. Azcárate, había diseñado para ganar un concurso de diseño patrocinado por el Gobierno. El avión, conocido con el nombre de su diseñador, era el sesquiplano "Azcárate, OE-1", había sido totalmente construido en los talleres del viejo campo militar de Balbuena y había sido equipado con un motor alemán de la primera guerra, un BMW de 185 H.P.

El sesquiplano fue propuesto para efectuar un vuelo de circunvalación a la República, con objeto de demostrar las posibilidades del aeroplano, tanto militares, como civiles, en todas las regiones del país. Aprobado por la superioridad el proyecto fue designado como piloto del vuelo, el teniente coronel P.A. Gustavo G. León, quien debería ser acompañado por uno de los más destacados mecánicos de la F.A.M., el subteniente Ricardo González Figueroa.

El recorrido debería abarcar 10,986 kilómetros y sería dividido en 58 etapas, con una duración de 75 horas de vuelo.

El 30 de septiembre de 1928 despegó el OE-1 de Balbuena, con rumbo a Morelia, primera escala del viaje. De ahí Colima, Guadalajara, Mazatlán, Culiacán, Hermosillo, Mexicali, Chihuahua, Durango, Saltillo, Monterrey, San Luis Potosí, Querétaro, Veracruz, el Sureste y la península yucateca, fueron puntos de escala entre otros, de este magno recorrido que finalizó con todo éxito, el 18 de diciembre de 1928, en el Campo de Balbuena.

El mérito de este vuelo es ahora tal vez mejor comprendido, pues las rutas cubiertas en esa época, son ahora las que recorren a diario los enormes aero-

transportes de las empresas comerciales, uniendo y transportando pasajeros, carga y correspondencia a todas las regiones del territorio patrio.

SIDAR - FIERRO - SARABIA Y CARDENAS RODRIGUEZ

Aunque de carácter predominantemente militar, político y de buena voluntad, el vuelo de circunvalación a la América Latina, que el coronel P.A. Pablo Sidar realizó en 1929, no deja de tener su interés desde el punto de vista técnico, si se considera lo difícil del vuelo en la época que se realizó.

Cuando el 29 de agosto de 1929, Sidar alzó su vuelo en Balbuena, todos los países del mundo, y principalmente los de América, fijaron su atención en él porque así lo reclamaba el importante y difícil itinerario que debía seguir.

Para este vuelo el piloto mexicano utilizó un biplano marca Douglas O-38 de la Fuerza Aérea Mexicana, marcado con el número 18 y bautizado con el nombre de "Ejército Mexicano".

Después de un triunfal recorrido por todos los hermanos países de América Latina, Sidar regresó a la capital de la República el 7 de noviembre de 1929, después de haber volado una distancia de 26,000 millas.

Quiso el destino que el vuelo sin escalas México—Buenos Aires, Argentina, iniciado por Sidar, a las 5.25 de la mañana del día 11 de mayo de 1930, en la improvisada pista de Cerro Loco, en las cercanías de San Jerónimo, Oaxaca, terminara trágicamente a las 14.45 de ese mismo día, en un lugar llamado Playa Cienaguita en Puerto Limón, Costa Rica.

En un anfibio Sikorsky S-38 llamado "Mayab" facilitado por el gobierno del estado de Yucatán, fueron devueltos a la Patria los restos de los infortunados pilotos del "Morelos" (XB-ACO), nombre con que fue bautizado el enorme monoplano Emsco, que condujo a la muerte al coronel P.A. Pablo Sidar y a su copiloto el teniente P.A. Carlos Rovirosa.

Roberto Fierro, al que por razones políticas más que técnicas, se le había impedido realizar dos años antes un vuelo trasatlántico, hacia el Viejo Continente, había logrado reunir por suscripción pública la cantidad de $53,000.00 y se encontraba acompañado de su mecánico Arnulfo Cortés, en Bursbank, California en donde la Lockheed Aircraft Corporation le entregaría un avión tipo "Sirius" con el que realizarfa un intento de superar la marca de velocidad entre Nueva York y la ciudad de México, que tenía en su poder la aviatriz norteamericana Amelia Earhart.

Al recibir de la fábrica su veloz monoplano de ala baja, blanco y rojo, Fierro decidió, en plan de prueba, volar de Los Angeles, California, a Nueva York. Una ruptura en la línea de combustible obligó a Fierro y Cortés a bajar en Yords-Burg cerca de San Antonio, Texas, abandonando toda idea del vuelo sin escalas que se habían propuesto.

En el Campo Roosevelt de Nueva York, se inician los preparativos para el vuelo record, terminados éstos y el avión listo, se fija para la salida el día 21 de junio de 1930.

A la una de la madrugada de ese día, el "Anáhuac" es sacado del hangar "D" de la Detroit Aircraft Corp., se le cargó con 477 galones de gasolina y 27 de

aceite, y a las 2 horas 30 minutos 15 segundos, despegó con una carga de 6,000 libras, con rumbo a la capital azteca.

Dieciséis horas treinta minutos, empleó Fierro y su mecánico Cortés, a bordo del "Anáhuac" en recorrer la distancia de 2,152 millas, que hay entre el aeródromo neoyorquino y el Campo Militar de Balbuena, a donde llegó a las 17 horas 05 minutos de ese mismo día, batiendo con amplio margen la marca impuesta por la "Dama del Aire".

Debido a la oposición que los vuelos a larga distancia recibían del Gobierno, éstos se suspendieron por algún tiempo, pues era casi imposible vencer los obstáculos que se anteponían a su realización.

Francisco Sarabia, el larguirucho piloto nacido en Ciudad Lerdo, que había logrado con su empresa "Transportes Aéreos de Chiapas" abrir las rutas comerciales y unir los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y las chicleras selvas de Quintana Roo, inicia de hecho la nueva era de los vuelos a larga distancia.

Hacía un año que los ases españoles Barberán y Collar habían caído en la sierra oaxaqueña, después de su histórico vuelo sin escalas Sevilla-Camagüey Cuba, cuando el lerdeño es elegido para tripular un avión construido en México, en vuelo directo de la Península Yucateca a la ciudad de Sevilla. El MTW-1 designación ténica que se le había dado a la gran cisterna voladora, recibió simbólicamente en los costados de su fuselaje, los nombres de los pilotos españoles.

El vuelo se había planeado para los finales del año de 1934. Con el avión y sus tripulantes casi a punto, aparecieron nuevamente en el horizonte aeronáutico mexicano, los nubarrones de la envidia, la discordia y la incomprensión oficial y se dio al traste con este nuevo intento mexicano de ir a través del Atlántico.

Sin embargo, Sarabia no se queda conforme, en su mente un pensamiento se convierte en deseo e impulso de acción, explorar nuevas rutas para unir a México con los países vecinos del norte y del sur, su ambición era que esto se lograra mediante una empresa netamente mexicana y por ello se traslada a Burbank, California, en busca del aparato que él consideró más apropiado para el vuelo que proyectaba.

El 2 de diciembre de 1938, con el "Conquistador del Cielo", un avión Gee-Bee, de alta velocidad, bate todos los records de velocidad entre Los Angeles, California y México, D.F. A principios del siguiente año, hace lo mismo en las rutas México-Chetumal, México-Mérida y México-Guatemala.

En su incomparable visión, Sarabia no descuida detalle, ve que su obra pronto requería la preparación de nuevos pilotos y mecánicos, para atender debidamente el crecimiento de su empresa aérea. Para ello funda en la ciudad de Mérida una escuela para pilotos y mecánicos, de la que muy pronto egresan aguiluchos de la talla y calidad de Carlos León, Miguel Torruco, Reyes Estrada, José Antonio Saavedra, etc., esta legión de pilotos por él formada, surcan hoy en día nuestros cielos, al mando de los poderosos Jets comerciales.

En la ciudad de los rascacielos se celebra en esos días la Feria Mundial, que por el momento tiene fija en sí la atención de todo el mundo. Sarabia decide aprovechar esta magnífica oportunidad para realizar un vuelo de buena voluntad

entre México y Nueva York, y a la vez recuperar para nuestro país el record mundial de velocidad para este trayecto.

Son las 06:52:23 de la mañana del 24 de mayo de 1939. En la cúspide de una improvisada pista en declive, el Hornet del "Conquistador del Cielo" hace vibrar sus 1,000 caballos de fuerza, impulsando el despegue del "Q.E.D." que en sus tanques almacena 2,000 litros de combustible y 120 de lubricante. En el campo de Balbuena, junto a la rampa de despegue, se encuentran los observadores de la F.A.I. y de la N.A.A., pues se trata de un intento de batir un record internacional.

Desarrollando una velocidad promedia de 350 Km. por hora, el monoplano XB-AKM llega al Campo Floyd Bennet de Nueva York, a las 18:40:09 hora local, después de un tiempo de vuelo record de 10 horas 47 minutos 5 segundos.

Días más tarde, al intentar el vuelo de regreso a su tierra natal, el aguilucho mexicano cae en las riberas del Río Potomac, después de un fallido despegue del Campo Bollig, de Washington, D.C.

Después de la tragedia de Sarabia, lo único digno de mención en lo que se refiere a vuelos de larga distancia, fue el realizado con el patrocinio de la S.C.O.P. por el capitán P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez, y su mecánico Manuel de la Fuente, en el año de 1940.

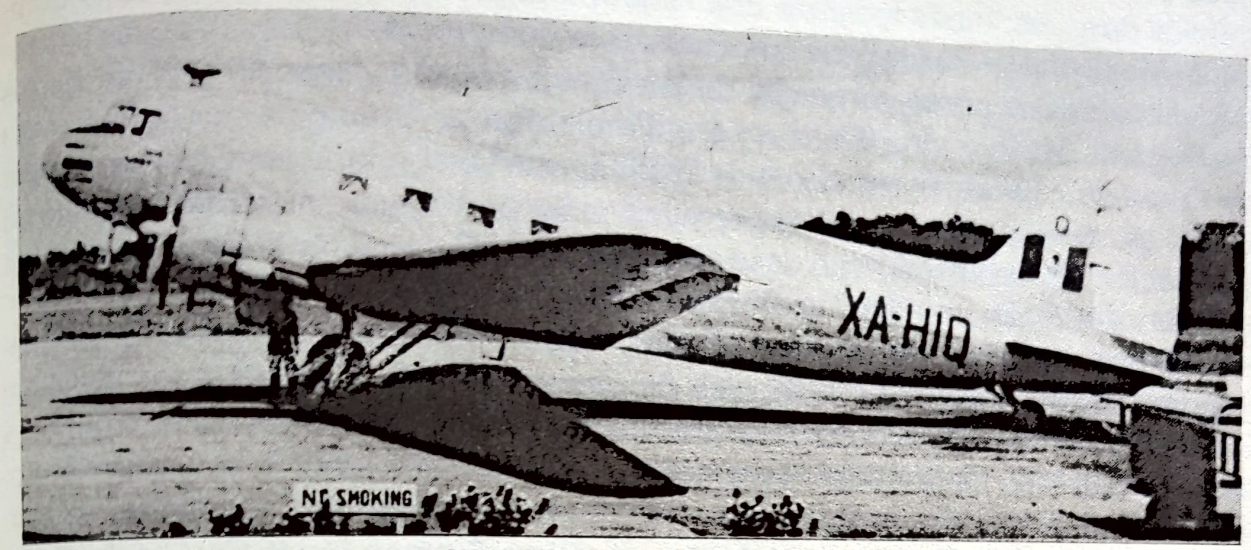
A bordo del Lockheed 12, "Presidente Carranza", Cárdenas Rodríguez recorrió en triunfo todas las Repúblicas hermanas de Centro, Sudamérica y el Caribe.

Xavier Garagarza, piloto mexicano que cruzó el Oceáno Atlántico al mando de un avión con matrícula mexicana, en 1949 escribió las impresiones del viaje que realizó junto con Carlos Panini. Después de llegar a la tierra de Panini, un pueblecito de Italia, Garagarza se vio abandonado a su suerte, sin dinero para regresar a México. Mientras esperaba respuesta a su llamada de auxilio, Xavier compró un block de papel y se dedicó a escribir las mejorías de su viaje en alguna banca de un parque o en un cuarto de hospedería.

De ese "Blocco per Note", el mismo en que Xavier vertió allá en Italia sus impresiones, está tomado directamente el relato que Xavier hizo, cuando todo estaba fresquecito, de su travesía del Atlántico. Conservamos el título "Su Majestad el Atlántico", de esas memorias, de las que extractamos la versión que el propio piloto dio de su hazaña.

SU MAJESTAD EL ATLANTICO

Natal, agosto 31 de 1949. Llegamos al aeropuerto, la lluvia seguía cayendo, se veían relámpagos hacia el mar, había calma, una calma muy grande, sin ruido, sin sensación, todo era tranquilidad. Desde el edificio principal, no se alcanzaba a distinguir nuestro avión, pues la lluvia era muy fina y los reflectores colocados en la torre de control, se reflejaban en ella como un espejo de mil tonalidades diferentes; todo era quietud. Carlos estaba mudo, yo también; hacíamos las cosas maquinalmente, nos distribuimos el trabajo, ya, rutinariamente, mientras él hablaba con la aduana, yo discutía con el jefe de Tráfico Aéreo, le daba mis frecuencias de radio, le explicaba la velocidad y características de nuestra máquina; me dijo en ese momento, ¿Dónde está su tripulación?, pues las reglas de la ICAO (International Civil Aviation Organization), exigían una tripulación completa



El avión DC-3 en el que se realizó el vuelo México-Roma vía Natal y Dakar. La foto está tomada en el aeropuerto de Dakar después del aterrizaje


El Secretario de
Comunicaciones y Obras Públicas.
con fundamento en el Decreto
de 27 de diciembre de 1949 que creó la
Condecoración "Emilio Carranza"
tiene a bien conferir la
Medalla de Segunda Clase
Al C. Capitán Piloto Aviador
Xavier Garagarza Q.
por sus vuelos México-Roma,
México-Canadá y México-Sudamerica.
llevados a cabo en los años de 1949-1950,
y se le expide el presente Diploma para
acreditar la distinción de que ha sido objeto.
México, D. F. a 5 de octubre de 1953.
Arq. Carlos Lazo
El Director de
Aeronáutica Civil.
Gral. D. E. Alberto Salinas Carranza
Se tomó razón a

o sea: comandante, primer piloto, navegante y radiooperador como mínimo. Empecé yo entonces a buscar afanosamente en mis bolsillos primero, y en mi portafolios después, hasta localizar una tarjeta antigua de identificación de la Compañía Mexicana de Aviación, en la cual decía que yo era capitán; después encontré mi licencia de piloto comercial de los Estados Unidos, licencia de Transportes Públicos de México, una licencia de radiotelefonista, extendida por la Secretaría de Comunicaciones. Al ver el jefe de Tráfico, que yo con tanta soltura le explicaba lo que me preguntaba, ya no me preguntó más, únicamente me pidió la tarjeta de circulación del avión y el peso de lo que llevaba. El Gerente de Tráfico me puso en mi plan de vuelo un "OK" y firmó.

Mi plan de vuelo decía: Natal-Dakar, alternos Bathurst y Salle; I.F.R. (Instrument Flying Rules) 11,000.00 pies de altura; velocidad 150 M.P.H.; Duración del vuelo, 12 horas 30 minutos; Frecuencia de radio: 6440 kc. y 4220 kc.; Rumbo a seguir, 63 grados magnéticos; Autonomía, 16 horas de vuelo; Tripulación: Piloto, Xavier Garagarza; Copiloto, Carlos Panini; Radio-operador, Xavier Garagarza; Navegante, Xavier Garagarza; sobrecargo, Dios. Eramos muchos y así lo apuntamos.

Son muy efusivos los brasileños, pues este señor me abrazó, no sé si porque ya se caía del sueño o por ser la última vez que me veía, pero Carlos me dijo que a él también lo había abrazado el de la aduana.

Ya con todo terminado, en cuanto a detalles en tierra, nos encaminamos hacia el avión . . . Qué pequeño se veía en aquella inmensidad de terreno y qué solo también, él era el único al cual no se le notaba la nerviosidad, se veía, al contrario, más brillante, la bandera de nuestro México, al cual habíamos dejado ya tan lejos; destacaba en su estructura, el águila en lo blanco, estaba ansiosa por emprender el vuelo, Cómo no. Si ella había nacido para volar y tenía ya tanto tiempo en tierra.

Nicolás Herrasti, magnífico individuo, representante en Natal de la F.A.M.A. (Flota Aérea Mercante Argentina), que nos había brindado su amistad desde el día en que llegamos y que nos había ayudado en todas las formas imaginables, proporcionándonos mecánicos, informaciones y ayudas en todos sentidos, se encontraba ahí, haciendo las últimas revisiones a todos los trabajos efectuados.

Todo estaba correcto, según él, y cuando yo revisé cosa por cosa de la máquina, también me pareció lo mismo. Subimos a bordo, besé mi virgen de Guadalupe. Prieta Linda siempre estuvo junto a mi asiento y después de un chequeo minucioso, empiezo por poner el switch general, ajustar mis frecuencias de radio, compruebo la hora exacta con la torre de control, todo de la siguiente manera: Luces puestas, como yo lo requería, o sea no muy luminosas, pero lo bastante para darme una visión exacta de mis instrumentos; fui entonces a la cabina de pasajeros a comprobar que todos los tambores de gas estuvieran bien amarrados; los tanques auxiliares, que el maestro Nieto nos había instalado, en su lugar y con todas sus llaves cerradas; bomba de mano y mangueras, embudos, gamuzas, etc., en lugares estratégicos y de fácil acceso. Lancha y chalecos salvadidas en el compartimiento de carga, detrás de nuestros asientos. Este equipo, sin costo alguno y con una buena voluntad, nos fue proporcionado por la Fuerza Aérea Brasileira, con la recomendación de no ser utilizado, preferiblemente, pero

con muchos deseos de buena suerte, si acaso lográbamos ocuparlo, y con la recomendación única de regresarlo por conducto de alguna línea aérea, tan pronto llegáramos a Dakar.

En una lancha nuevecita para cinco personas, con sus abastecimientos y dos chalecos "Mae West", que afortunadamente nunca tuvimos oportunidad de inflar. Después proseguí mi comprobación; nivel de fluido hidráulico, Ok; llave de estrella, cerrada; bomba hidráulica, al motor derecho: palancas de las aletas, después de comprobar que estuvieran arriba, a posición neutral; palanca del tren, a neutral; extinguidores, neutral; tolvas, abiertas. Las presiones de mi sistema hidráulico y el tren de aterrizaje indicaban 750 libras cada uno; bomba de vacío, a motor derecho; aire a la cabina, dos vueltas; tanques de gasolina, llenos totalmente; motor derecho a tanque principal derecho; calentadores de carburador, fríos; aletas de los alerones, ajustadas a un grado a la derecha, como ya lo había comprobado durante el vuelo. Alimentación cruzada, en "off"; aleta direccional, a cero grados; frenos, puestos; rueda, libre; calentadores de aceite, fríos; tanque principal izquierdo, al motor izquierdo; altímetro, ajustado; giro, engarzado y checado con el compás.

Estabilizador, neutral; sirena, pitando en aceleradores; paso bajo mezcla cortada.

La Virgen de Guadalupe seguía en su lugar, sonriéndome.

Me autorizaron a arrancar mis motores y así lo hice, arrancando primero el derecho. Los dos parecían trabajar perfectamente; mis instrumentos empezaron a registrar sus palpitaciones; aquello era una melodía de fuerza, ocasionada por admisiones, combustiones, explosiones, etc., etc., los 2,500 caballos, todos dentro de 28 cilindros; mi ángel de la guarda, ya tenía ajustado su "Mae West" y su paracaídas, y el pobre de mí, tenía ajustado el asiento y los pedales del timón direccional.

Empecé a hablar con la torre de control, en inglés. Me autorizó a "taxear" hacia la pista y decirle cuando estuviera listo para despegar. Nuestra máquina se notaba muy pesada, más achaparrada que de costumbre por tanto peso, y los frenos sin responder tan bien como otras veces, debido a la inercia.

De cualquier manera, me paré a 90 grados con la pista e hice mi chequeo final: controles, libres; aletas de las alas, arriba, neutral; altímetro, ajustado; tanque principal izquierdo, a motor izquierdo; aceites, fríos; tanque principal derecho, a motor derecho; estabilizador, neutral; mezclas, en despegue-ascenso radio-compás, trabajando; temperatura y presiones, listas para prueba.

Aceleré el motor derecho y chequé el paso de la hélice, bajé las aletas y vi que el generador y bombas trabajaban perfectamente; repetí la operación con el motor izquierdo y después de comprobar que los magnetos, carburadores, etc., trabajaban perfectamente y de que todo nuestro avión fuera como un descomunal gato roncando a todo pulmón y en perfectas condiciones, di el "Listo para despegar" y la torre me contestó: Mexicano, libre para descollar *bono viaje* y buena suerte.

Encendí mis luces, me puse en posición de despegar, ajusté mis aceleradores, puse mi rueda "fija", las tolvas libres (trail); le deseé a Carolo buena suerte.

Les pedí a cada uno de mis "Twin-Wasp" R-1830-92 el máximo de esfuerzo; les saqué 2,750 revoluciones por minuto y 47 pulgadas. Respondió cada uno de ellos; tenía ya ansia de ver 105 millas indicadas en mi "Air Speed", aunque sabía que con la carga que traía, si alguno de mis caballos empezaba a estornudar o alguna tuerca rara se atravesaba en algún pistón, biela o cilindro, el magnífico DC-3-A con su tripulación de seis, contando a nuestros ángeles de la guarda, daríamos —Dios mediante— la exhibición de fuegos artificiales más aplaudida de Natal, pues aquella gasolina de 91 octanos, de la cual teníamos cantidad, prendería inmediatamente, al pegar contra cualquier cosa, y la mitad de mis caballos trabajando, no me servirían ni para prolongar "un segundo" más nuestra permanencia en el aire.

Apagué las luces inmediatamente que subí las ruedas, pues a cincuenta metros del suelo, me reflejaban la lluvia y parecía que una sábana nos envolviera. Vi las luces de Natal, por última vez.

Delante de mí tenía yo, ahora, una inmensidad, una negrura enorme, relámpagos en todos lados y ni siquiera la compañía de una estrella. Chequé mis instrumentos; puse mi potencia en ascenso, pero no era posible ascender a una velocidad normal de 125 millas.

A esa velocidad, el avión no podía con aquella carga. Puse 2,150 revoluciones y 32 pulgadas y empecé a ascender a las 120 millas indicadas, poco a poco, pie por pie, metro por metro; mi altímetro indicaba entonces 1,500 pies; empecé a volar por instrumentos . . . Mi reloj marcaba las 11.30 de la noche del 31 de agosto de 1949.

Volteé a ver a Carolo. Estaba nervioso; no se podía acomodar, pero no decía ni una palabra; confiaba en mí.

Dilaté cuarenta y cinco minutos en salir arriba de las cúspides; mi altímetro indicaba 11,000 pies; todo había respondido perfectamente; nada se había movido lo mas mínimo cuando pasamos por zonas de turbulencia. Algo sordo, tal vez el avión, pero . . . ya habíamos logrado ver las estrellas.

Ya no había turbulencias; quise encontrar a mis viejas conocidas, unas estrellas que por años me acompañaron en mis vuelos de Los Angeles a Hermosillo, a través del Desierto de Altar. No, no había ninguna. Todas eran extrañas . . . Encontré a mi conocido Orión; estaba mucho muy lejos.

Chequé mi rumbo, mi giro; todo en orden, 63 grados magnéticos, 50 minutos de vuelo; abajo un manto de algodón blanco como nieve en aquella obscuridad; no iba a ser posible ver las luces de la Isla de Fernando Noronha.

Mi radio ya era impotente para darme una indicación de Natal por las tormentas que tenía atrás; mi comunicación con el mundo exterior se había reducido a cero.

Dos hombres con sus pensamientos se encontraban a bordo de un avión de maravilla surcando una inmensidad de océano, con solamente las estrellas de compañeras y un manto blanco, de la nieve más pura, que nos circundaba en todas direcciones.

Conecté mis dos motores a un solo tanque de bastante gasolina, fumar no era posible. Me dio miedo intoxicarnos con los gases, y abrí ambas ventanas de la cabina; un aire, más bien una brisa húmeda y fresca nos acarició; saqué la cabeza,

quería recibir fuerte la impresión del viento. Me sentí más tranquilo, más confiado, así volé por cuatro horas.

Carolo ya había vaciado dos de los tambores de repuesto, dentro de los tanques auxiliares y seguía trabajando; estaba incansable. De vez en cuando, venía a la cabina a respirar aire fresco, pues de tanto respirar la gasolina, aunque la ventilación era muy buena, le lloraban los ojos y le dolía algo la cabeza.

Ya para esa hora —pensaba yo—, debido a la diferencia de longitudes y a que ya me encontraba volando hacia el Este, debería el cielo empezar a aclarar. Dentro de media hora —poco más o menos— si mi rumbo y todo era correcto, debería yo andar sobre las rocas de Sao Paulo. Creí por un momento que había visto una claridad; reduje las luces lo más que pude, para ver mejor hacia el exterior y . . . Sí, vi claridad, pero claridad de relámpagos y una negrura enorme, que tocaba las estrellas y se recargaba en el mar.

"El pozo negro", "Pot-an-noir". Por arriba como alguien que había dicho, imposible. Por abajo ¿Para qué? —pensé yo— por la derecha. ¿Y sin gasolina . . .? De frente, como me lo dijo siempre un instructor de la Mexicana de Aviación, capitán Hendrikx: El avión vuela, déjelo usted solo, no lo sobrecontrole y acuérdese que sus mínimos de gasolina están calculados a la recta, no haciendo desvíos ni yendo a hacer visitas. Por lo tanto, nada más le dije a Carolo que se agarrara y entré a 11,000 pies dentro de aquella fiesta.

Un manto negro nos envolvió: no veía yo la punta de las alas; debe de haber habido —aunque yo no oía en aquella fiesta— una orquesta del más desenfrenado swing, pues a mí me daba miedo que los tambores de la gasolina fueran a volar, de un lado para otro, derramando la gasolina en toda la cabina y dejándonos, además del avión roto, sin suficiente combustible para hacer la travesía. Por la turbulencia, a ratos andaba yo a 15,000 pies, a ratos a tres o cuatro mil, pero todo trabajaba bien, todo era normal. Las ruedas no podía yo pensar en sacarlas para darle mayor estabilidad a mi avión, pues si por desgracia se rompía alguna línea del sistema hidráulico y yo no podía volverlas a subir, con la velocidad que esto me restaba no llegaría yo a ningún lado y si por desgracia se paraba algún motor sobre el agua era muerte segura.

Así volé una hora y media . . . De repente cesó toda la turbulencia y el agua desapareció; ya no llovía más, pero aquello era más negro que nunca. Volteé a los lados, al frente, arriba, abajo, a todas partes, todo negro, pero una calma de desesperación. Estaba en el centro del Pozo; en la latitud de los caballos, como la llamaban los navegantes antiguos. Ahí los barcos de vela no caminaban más, a veces, por días, por semanas, hasta que se les agotaba la provisión de alimentos y lo más triste de todo, el agua.

Cómo admiré en ese momento a Mermoz, aquel célebre piloto de la Aeropostal francesa. Cómo admiré a todos los que hace tantos años en aviones más pequeños, como Juan Ignacio Pombo, guiados nada más por una fe enorme y una hombría increíble, encontraron este mismo "Pozo", este mismo donde yo andaba ahora, y se enfrentaron con él. No dudaron de poder vencerlo y lo vencieron. Cuántos sin embargos, inclusive el mismo Mermoz, antes de estrellarse en el mar y de desaparecer para siempre de este mundo, lo último que contemplaron

fue esta negrura magnífica y oyeron, como risa irónica, el sonido de los truenos y el estrépito de la lluvia contra los cristales de sus cabinas.

En esa ocasión el "Pozo", el "Maldito Pozo Negro" había vencido . . . Qué tripulaciones de valientes han quedado ahí para siempre; hombres de temple magnífico trataron de vencerlo y perecieron en la lucha . . . Y yo aquí, solo; pensando en eso, pensando en que mi avión sí es magnífico, que he tenido los instrumentos necesarios para volar con precisión, por nota, que todo va perfectamente y ahora después de 20 años en que aquellos valientes lo hicieron me encuentro con muchas mayores ventajas que ellos, metido dentro de la misma negrura y que sigue siendo imponente como entonces. Que es necesario corazón, para atreverse en un avión pequeño a efectuar la travesía.

Pasó una hora o más volando en este negrura, repentinamente empezó otra vez la turbulencia, la lluvia cada vez más fuerte, parecía que trataban de frenar el avión, otra vez todo danza, mi brújula, mi altímetro, es imposible conservarlos quietos. Ya suben, ya bajan, ya a la izquierda, a la derecha o en medio de una subida fantástica, el "Pozo" se divierte haciéndome un vacío enorme debajo. Nuestras cabezas, no obstante estar bien amarradas a nuestro asiento, casi pegaban en el techo; el avión se precipita, pierde velocidad; uso más potencia, todo inútil: no quiere volar más, de repente la caída es detenida bruscamente como empezó; ahora es un ascenso prolongado que nos apachurra contra el asiento; la velocidad empieza a aumentar con rapidez vertiginosa, reduzco potencia . . . reduzco más . . . todo inútil, subo, subo y a una velocidad enorme, pero mi avión se porta divinamente; él solo se recupera, yo únicamente lo ayudo con ligeras presiones, ya no es sordo en sus movimientos, pues ya hemos consumido mucho peso en gasolina. Ahora responde con celeridad a cada movimiento, tiene potencia suficiente para pelear contra estas nubes; nos estamos vengando por todas las máquinas y por todos los hombres que no pudieron vencer. Ahora ya no me cabe duda, lo venceré, seré un admirador por toda mi vida de los Douglas DC-3 y de los motores Pratt and Whitney.

Ha pasado otra hora y media; la turbulencia y la lluvia cesan de un golpe y me encuentro en el más azul de los cielos, con el mar más lindo que se puede desear, a mis pies, y el sol brillando en todo su esplendor. Ni una nube más en el horizonte, todo quietud, todo tranquilidad.

Carolo regresa a bombear más gasolina y yo me desperezo un poco, me retiro y me acomodo y me vuelvo a acomodar nuevamente en mi asiento.

No cabe duda, han sido cuatro horas de tensión nerviosa. Vuelo así una hora, poco más o menos, y después de haber tratado por mucho tiempo de localizar en mis radiocompases automáticos alguna estación de radio, sin ningún resultado, tomo el radiocompás manual, lo ajusto y logro oír las letras de identificación de Dakar. Me dio tanto gusto, que debo haber pegado un grito bastante fuerte, pues Carolo vino inmediatamente a ver qué acontecía. Le expliqué de lo que se trataba y de que en un momento más sabríamos nuestra posición exacta; tomé otra marcación con la Isla de Salle e hice mi fijación en el mapa, sujeta a algún error por efecto de costa, etc. Mi posición estaba localizada a 450 millas de Dakar, y 20 millas al sur de mi trayectoria propuesta, o sea que estaba exacto, pues esto era menos de un grado de corrección.

A Carolo no parecieron convencerlo mucho mis explicaciones, pero a mí me dieron una certeza absoluta de que todo iba bien y de que en tres horas más estaríamos en Dakar.

Todavía tuvimos que volar un par de horas entre lluvias, algo de movimiento; pero a las dos horas, cuando pude volver a tomar otra fijación y darme cuenta de mi posición, entonces sí ya no dudé; los radiocompases automáticos marcaban ahora perfectamente la estación de Dakar, exactamente frente a nosotros. Yo tenía gasolina para cinco horas más y, según mis cálculos, me faltaba una para llegar.

Media hora más tarde pude entrar en comunicación con Radio Dakar. Les di mi posición; me dijeron que tenían horas de llamarme, les contesté que yo igual; me dijeron que el tiempo era bastante bueno y que empezara a descender por instrumentos, pues no había ningún tráfico reportado.

Dakar queda en la punta de un cuerno sumamente angosto que se desprende de la costa de Africa, así es que cuando salí a cuatro mil pies, abajo de las nubes, sentí una sensación de lo más extraña al ver que había sólo mar a mi alrededor y todavía ni rastro de la costa de Africa. De cualquier modo, la voz se escuchaba con mucha fuerza en mi radio; mis marcaciones eran correctas y al frente se veía una línea ininterrumpida de nubes, todas a la misma altura y en la misma dirección, signo inequívoco de la costa.

Estaba yo distraído viendo esas nubes, cuando al voltear de nuevo hacia adelante, vi claramente una pequeña isla al frente de un pueblo en la punta de un cuerno, como antes dije. Carolo lo vio también, y en seguida reporté "A la vista" a Radio Dakar y me dieron los datos y "libre para aterrizar". Cómo me acordé entonces de mi amigo, el capitán Paco Tarazona . . . Tres o cuatro días antes de mi salida me había dicho, al tomar una copa: "Xaviercillo, brindo por lo que vas a sentir cuando veas la Costa de Africa . . ." Gracias, Pacorro, ahora sé lo que querías decir; ahora sé que tu brindis fue por esa sensación de triunfo que sentí dentro de mí por la desaparición, aunque haya sido por un tiempo muy corto, de mi complejo de aversión y repugnancia hacia todo, desde que no soy piloto de línea y compañero tuyo". Fue una sensación muy grande. Carolo y yo, como antes dije, nos estrechamos las manos.

Pedí permiso a la torre de volar un rato sobre el aeropuerto, pues me quería desentumir; no me convencía todavía de que ya había llegado; di varias vueltas, a la derecha, a la izquierda, hice mi chek reglamentario . . . Nivel de fluido, presión hidráulica, gasolina, motores a sus tanques respectivos, 25 pulgadas, pasajeros no existían pero la fuerza de la costumbre me hizo prender el letrero de abrochar el cinturón, probé mis magnetos, puse mis mezclas ricas y me preparé a descender. Bajé mis ruedas y di un último vistazo; tolvas trail, aceites fríos y rueda fija. . . 200 pies. . . 100. . . 50. . . 25. . . 10. . . Pst, Pst. . .

Paré el avión en la plataforma 12 horas 30 minutos exactos después de haber salido de Natal. Yo había volado cada una de ellas; estaba entumido, medio agarrotado, no sentía cansancio pero era un autómata. Carolo había necesitado siete horas para vaciar todos los tanques de gasolina. Todo estaba perfecto.

Me llevaron al departamento de tráfico para saber la causa por la que no me había reportado por telegrafía. Nos habían estado buscando por bastante tiempo; les expliqué la clase de equipo que yo tenía.

Salí, respiré, caminé un rato, contemplé todo, le hice un cariño al avión y me dije a mí mismo: Muy bien, Xavier . . . Ya conquistaste el Atlántico.

Increíble, el Atlántico estaba vencido; el misterio del "Pozo Negro" descifrado y ahí, a nuestros pies, la tierra del segundo continente que pisábamos; había algo de orgullo en nuestras voces al explicar en la aduana que éramos mexicanos.

Lo primero que hicimos fue ponerle un letrero a la lancha y a los salvavidas diciendo: F.A.B. Fuerza Aérea Brasileira. Molto Obligados y los depositamos por el express aéreo para que hicieran su viaje de regreso esa misma noche.

Guardamos el avión nos fuimos al hotel que tiene la Air France, ahí en el restaurant conocí, por primera vez, aunque fuera en retrato, a "Mermoz", el restaurant lleva su nombre. Qué tipo. Ahora, después de haber hecho yo una vez lo que él hizo tantas veces, mi admiración creció más.

Pedimos una cerveza bien fría, comimos algo y nos fuimos a dormir . . . El reloj, que esta vez no rompí al quitármelo, indicaba exactamente 4.30p.m. hora de Greenwich.

OTROS VUELOS

Algunos vuelos se intentaron a largas distancias, pero todos ellos sin salir de las fronteras patrias, habiendo terminado en fracaso. A fines de 1929, con motivo de la celebración en México de la Decena Aérea se organizó una carrera aérea como parte de esos festejos que durarían una semana. La carrera sería Los Angeles, California-México, y en ella participarían "ases" de aviación tanto nacionales como estadunidenses. El capitán José León Díaz, solicitó permiso para inscribirse en la carrera y participar en ella piloteando un monoplano de ala alta para pasajeros que había sido fabricado en Mexicali, B.C., en la factoría del general Abelardo Rodríguez. Este avión era el Baja California No. 3. La carrera aérea no se realizó, y entonces León Díaz cambiando sus intenciones pretendió volar de la península bajacaliforniana directo a la República de El Salvador, en Centroamérica.

Al despegar el B.C. No. 3, de Playa Rosarito, sufrió un accidente quedando bastante maltrecho, razón por la cual el piloto decidió cancelar el vuelo. Años más tarde, el mismo capitán León Díaz, fracasó en otro vuelo que pretendía realizar de la "Meca del Cine" a la gran Tenochtitlan. En esta ocasión se accidentó en las cercanías de Los Mochis, en Sinaloa, el Lockheed - Sirius "Anáhuac" que había sido del coronel Roberto Fierro.

En 1930 por el mes de enero, otro avión histórico quedó destruido, al querer su piloto realizar un vuelo sin escala de Mexicali, B.C. a Mérida Yucatán.

El escenario del accidente que truncó el viaje del piloto Miguel Colorado Cupido fue la ciudad de Los Mochis y paradójicamente el avión destruido fue el Baja California No. 2, en el que el mayor Roberto Fierro, había realizado con toda felicidad los vuelos Mexicali-México y México-La Habana en 1928.



VISITANTES DISTINGUIDOS

Muchas han sido las figuras de revelante personalidad en la aviación mundial que nos han visitado.

Vamos a procurar hacer un relato cronológico de cada una de estas distinguidas visitas, señalando someramente los hechos por los cuales nuestros personajes huéspedes destacaron en la conquista del aire y del espacio. O bien, cuáles fueron los motivos que determinaron su visita a nuestro país.

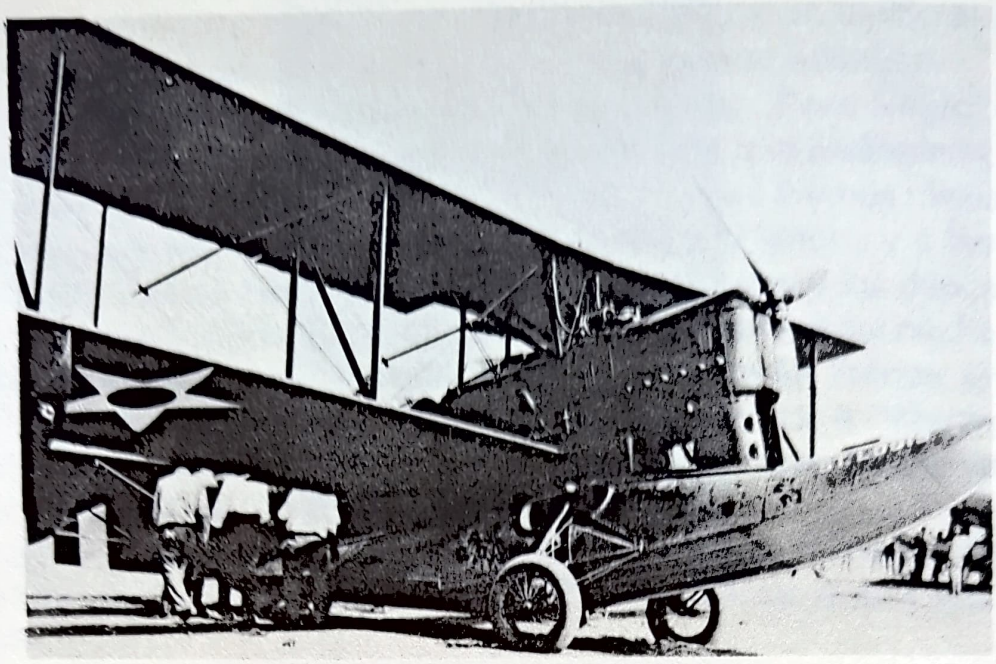
En la mañana del 21 de diciembre de 1926 cinco anfibios Loening COA-1 despegaron de la base aérea militar de Kelly Field en las cercanías de San Antonio, Texas. Iban a iniciar un vuelo panamericano de buena voluntad. Los cinco aviones, dos de los cuales se perdieron en un choque en pleno vuelo, muriendo sus tripulantes, pertenecían al Servicio Aéreo del Ejército de los Estados Unidos. La primera escala del magno vuelo fue el puerto de Tampico. El "San Francisco", el "San Luis" y el "New York" venían tripulados por el mayor H.A. Dargue, el capitán Ira C. Eaker y los tenientes F.J. Fairchild y E.C. Whitehead.

Para dar la bienvenida a los distinguidos visitantes, los pilotos Pablo Sidar y Rodolfo Torres Rico, de la Fuerza Aérea Mexicana, volaron al puerto jaibo, formando parte de una escuadrilla de DH-4. De Tampico, el vuelo de los norteamericanos prosiguió a Centro y Sudamérica, hasta llegar a la ciudad de Valdivia en la República de Chile.

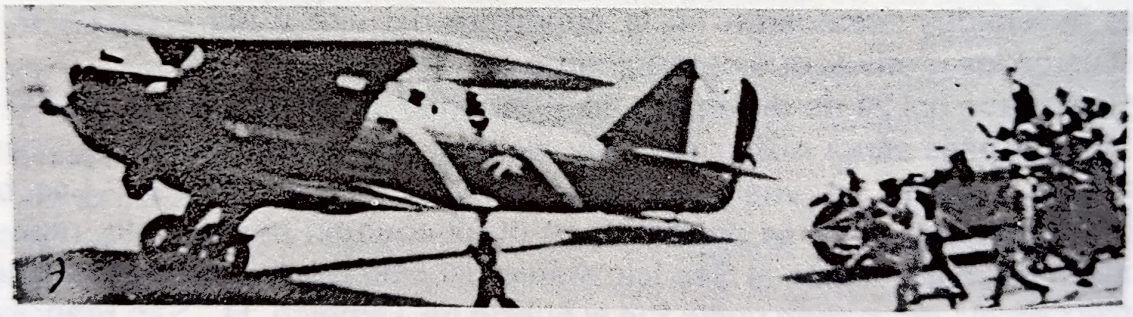
Esta gira aérea de 22,065 millas que terminó en Washington, D.C. el 2 de mayo de 1927, fue todo un éxito, y contribuyó más al acercamiento y buena voluntad entre América Latina y los Estados Unidos que diez años de diplomacia.

Dos años más tarde, el capitán Eaker y sus compañeros Spaatz, Halverson, Quesada y Hooe, permanecieron en el aire 150 horas 40 minutos para un record de duración. El trimotor Fokker C-2 "Question Mark" y sus tripulantes, permanecieron todo ese tiempo en los cielos de la ciudad de Los Angeles, California.

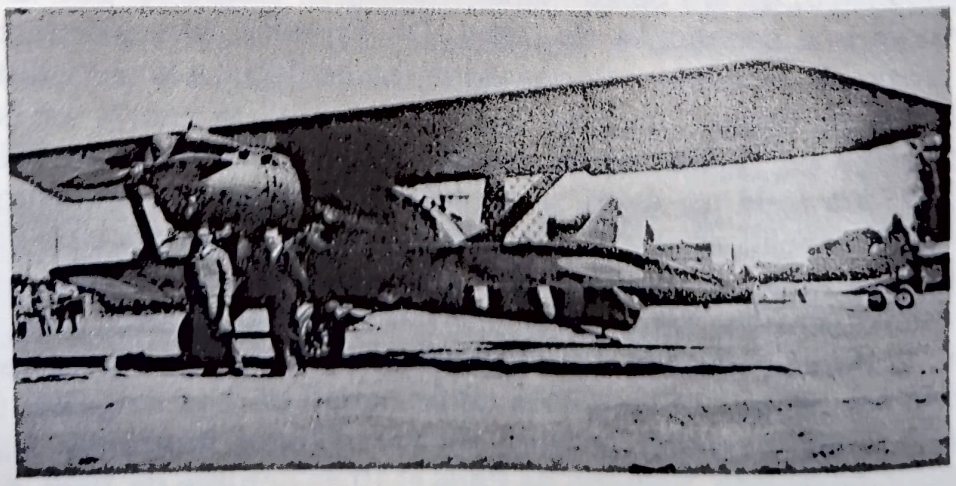
Dieudonne Coste y Joseph Le Brix, pilotos militares franceses, iniciaron un vuelo alrededor del mundo. Salieron de París el 10 de octubre de 1927, a bordo de un Breguet-Grand-Raid (1685), bautizado con el nombre de sus infortunados compañeros "Nungesser y Coli", perdidos en el Atlántico.



El anfibio Leining San Luis, uno de los cinco participantes del raid Panamericano de 1926, a su llegada al puerto de Tampico



Costes y Le Brix aterrizando en el campo de Balbuena



Los pilotos franceses frente al "Nungesser y Coli"



El avión trasatlántico francés a su llegada al campo de Balbuena

Nous sommes très
touchés de la reception
si sympathique et si
enthousiaste faite par
la population de Mexico -
Nous prions le journal
Excelsior aux pros de
tous - Pour exprimer
notre gratitude

Costes

Le Brix

Una salutación a México
de los pilotos Costes y Le Brix



Con el Presidente Plutarco Elías Calles

Después de cruzar el Atlántico del Sur de Africa a Natal, Brasil, recorrieron toda América del Sur y Central hasta llegar a la ciudad de México, en donde fueron recibidos por el presidente Calles. Después de una grata estancia en la capital azteca, los "ases" franceses prosiguieron su viaje rumbo a Nueva Orleáns.

Antes de que finalizara el año de 1927, otra gran figura de la aviación mundial nos visitó. En esta ocasión se trataba nada menos que del primer hombre que voló sin escalas de Nueva York a París: Charles A. Lindbergh aterrizó en Balbuena con su famoso Ryan "Espíritu de San Luis", la tarde del 13 de diciembre después de un vuelo directo desde la capital norteamericana. Pasaría en nuestro país la Navidad, para luego proseguir su visita de buena voluntad a todos los países del Continente. Poco tiempo después del aterrizaje del "Aguila Solitaria" llego al campo de Balbuena un trimotor Ford (C-1077) en el que venían como pasajeros, la madre del piloto trasatlántico y el diseñador del famoso "Ganso de Hoja de Lata", William B. Stout.

COMO PERDIO UNA RUEDA DEL TREN DE ATERRIZAJE EL CORONEL LINDBERGH

Era la segunda vez que venía el coronel Lindbergh a México, ya no traía al viejo camarada de la odisea del Atlántico, el "Espíritu de San Luis". El monoplano plateado estaba ya descansando en el Museo Smithsonian, de Washington, preservado para la posteridad. En esta ocasión Lindbergh había volado a la ciudad de México, en un biplano Curtiss Hawk P-1, que había puesto a su disposición la fuerza aérea de su país. Era el mes de julio de 1931 y el objetivo del "Aguila Solitaria" en esta ocasión era la capital morelense. Era el principio de su idilio con la señorita Anne Morrow, hija del embajador de los Estados Unidos en México.

El coronel Lindbergh disponía durante su permanencia en el país de un avión Travel-Air (C-8135) el "Miss Wichita" que le proporcionaba el Primer Regimiento Aéreo.

Un día llegó Lindbergh al campo de Balbuena, acompañado de su novia, la señorita Morrow, era un día ideal para el vuelo. Subió la pareja al avión y se dispusieron a dar una vuelta por el Valle.

El teniente P.A. Juan Pablo Aldasoro, Oficial de Guardia en el aeródromo aquel día, dio la señal de partida y el avión, bajo la diestra mano del famoso piloto, inició su despegue. Tras circundar el campo en varias ocasiones, el monoplano enfiló al norte y en pocos instantes se perdió de vista.

Pasaron dos horas y media y al cabo de ellas, los centinelas observadores, de pronto, señalaron la presencia de un avión: era el Travel Air. Al iniciar su aproximación con intenciones de aterrizar y ya cerca de tierra, el teniente Aldasoro notó que faltaba una rueda al tren de aterrizaje.

La buena estrella que brilló en el Océano Atlántico sobre el "Espíritu de San Luis" y su ilustre tripulante, iluminó al Travel Air. El difícil aterrizaje terminó en "capote" pero no pasó nada. Cuando el teniente Aldasoro extrajo a los pasajeros por una ventanilla del avión, la señorita Morrow graciosamente dio las gracias y se retiró al automóvil que la aguardaba. El coronel, que no supo explicar el mis-

Después de cruzar el Atlántico del Sur de Africa a Natal, Brasil, recorrieron toda América del Sur y Central hasta llegar a la ciudad de México, en donde fueron recibidos por el presidente Calles. Después de una grata estancia en la capital azteca, los "ases" franceses prosiguieron su viaje rumbo a Nueva Orleáns.

Antes de que finalizara el año de 1927, otra gran figura de la aviación mundial nos visitó. En esta ocasión se trataba nada menos que del primer hombre que voló sin escalas de Nueva York a París: Charles A. Lindbergh aterrizó en Balbuena con su famoso Ryan "Espíritu de San Luis", la tarde del 13 de diciembre después de un vuelo directo desde la capital norteamericana. Pasaría en nuestro país la Navidad, para luego proseguir su visita de buena voluntad a todos los países del Continente. Poco tiempo después del aterrizaje del "Aguila Solitaria" llego al campo de Balbuena un trimotor Ford (C-1077) en el que venían como pasajeros, la madre del piloto trasatlántico y el diseñador del famoso "Ganso de Hoja de Lata", William B. Stout.

COMO PERDIO UNA RUEDA DEL TREN DE ATERRIZAJE EL CORONEL LINDBERGH

Era la segunda vez que venía el coronel Lindbergh a México, ya no traía al viejo camarada de la odisea del Atlántico, el "Espíritu de San Luis". El monoplano plateado estaba ya descansando en el Museo Smithsonian, de Washington, preservado para la posteridad. En esta ocasión Lindbergh había volado a la ciudad de México, en un biplano Curtiss Hawk P-1, que había puesto a su disposición la fuerza aérea de su país. Era el mes de julio de 1931 y el objetivo del "Aguila Solitaria" en esta ocasión era la capital morelense. Era el principio de su idilio con la señorita Anne Morrow, hija del embajador de los Estados Unidos en México.

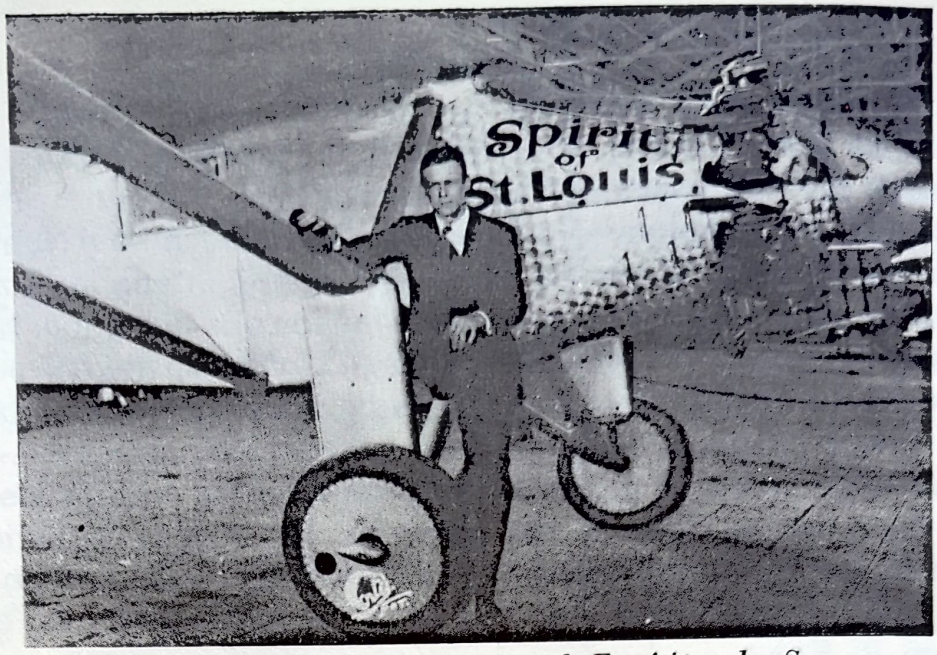
El coronel Lindbergh disponía durante su permanencia en el país de un avión Travel-Air (C-8135) el "Miss Wichita" que le proporcionaba el Primer Regimiento Aéreo.

Un día llegó Lindbergh al campo de Balbuena, acompañado de su novia, la señorita Morrow, era un día ideal para el vuelo. Subió la pareja al avión y se dispusieron a dar una vuelta por el Valle.

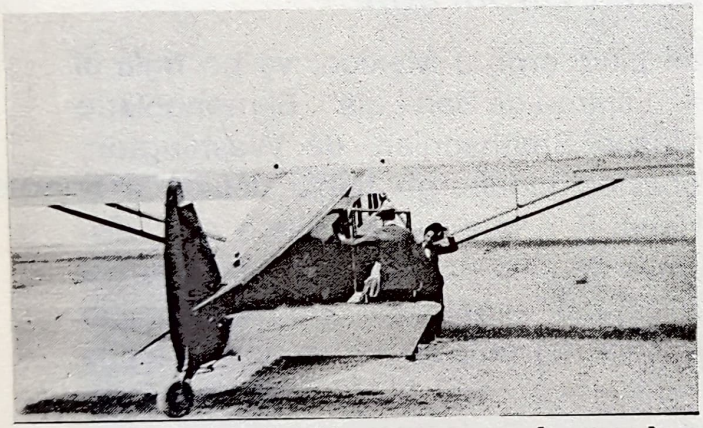
El teniente P.A. Juan Pablo Aldasoro, Oficial de Guardia en el aeródromo aquel día, dio la señal de partida y el avión, bajo la diestra mano del famoso piloto, inició su despegue. Tras circundar el campo en varias ocasiones, el monoplano enfiló al norte y en pocos instantes se perdió de vista.

Pasaron dos horas y media y al cabo de ellas, los centinelas observadores, de pronto, señalaron la presencia de un avión: era el Travel Air. Al iniciar su aproximación con intenciones de aterrizar y ya cerca de tierra, el teniente Aldasoro notó que faltaba una rueda al tren de aterrizaje.

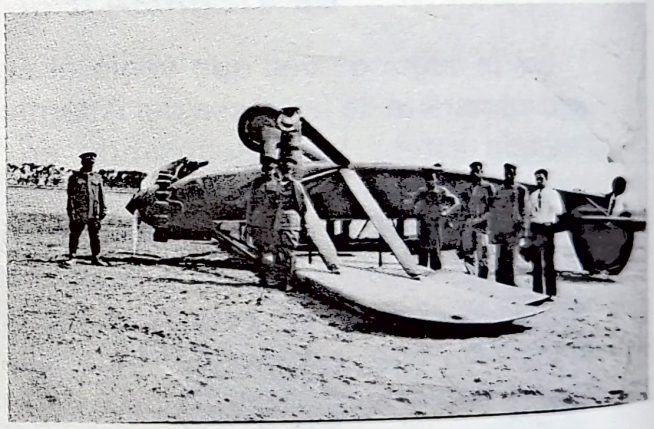
La buena estrella que brilló en el Océano Atlántico sobre el "Espíritu de San Luis" y su ilustre tripulante, iluminó al Travel Air. El difícil aterrizaje terminó en "capote" pero no pasó nada. Cuando el teniente Aldasoro extrajo a los pasajeros por una ventanilla del avión, la señorita Morrow graciosamente dio las gracias y se retiró al automóvil que la aguardaba. El coronel, que no supo explicar el mis-



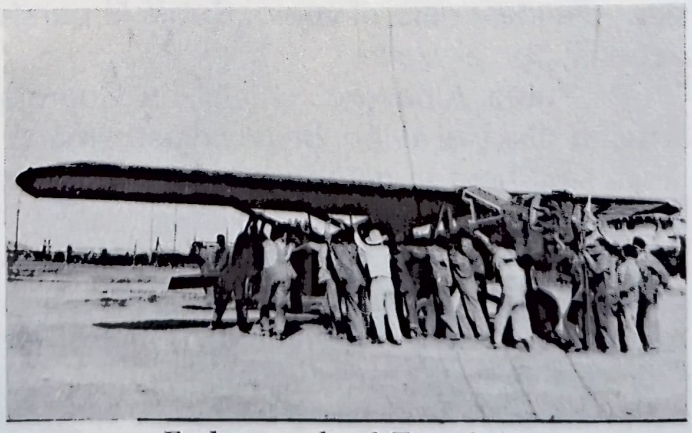
El Aguila Solitaria y el Espíritu de San Luis, durante la primera visita que Lindbergh hizo a México en 1927



La pareja sube al avión para un vuelo por el valle



El Percance



Enderezando el Travel Air

terioso acontecimiento tenía ligeras lastimaduras en el hombro y costillas del lado izquierdo.

El misterio de la rueda desaparecida fue descifrado tres días después. En la tarde del tercer día llegó hasta los hangares militares un humilde campesino, el hombre traía a cuestas una rueda de avión, un tanto deteriorada.

Era la rueda del Travel Air. . .

Interrogado al respecto, dijo con toda sencillez: "Hace tres días un aeroplano llegó por nuestras tierritas, siñores. Yo soy de tantito más pa'cá de Tula. Bajó en un llanito muy verde, al lado del río." Bueno, ¿por qué bajaron? ¿Les había pasado algo?

El hombre sonrió ladinamente:

"Yo crioque no . . . La verdad quien sabe . . . Después se jueron, el aeroplano corrió como penco desbocado y al empezar a subir, pegó con esta rueda en una piedra muy grande dialtiro . . . y se le arrancó . . . pero así se jué . . . Yo recogí la rueda, y pensé que era de ustedes y que les hacía falta y por eso se las traigo".

El coronel Lindbergh regresó una vez más a nuestro país. Fue el 9 de marzo de 1929, piloteando el trimotor Ford "México" de la Pan American Airways, que inauguró la ruta Brownsville-México.

Volando de Maine en el extremo noreste de los Estados Unidos a España los pilotos Roger Willians y Lewis Yancey, rompieron el record mundial de distancia sobre mar el 10 de julio de 1929. El avión que los llevó a través de 3,400 millas fue un monoplano "Bellanca", llamado el "Pathfinder". En 1930, Yancey trajo a nuestro país un Travel Air (NC-4871) el "Pilot Radio". Este avión tenía la peculiaridad de ser de los primeros en realizar un vuelo a larga distancia experimentando uno de los primeros "pilotos automáticos" que se construian en Norteamérica.

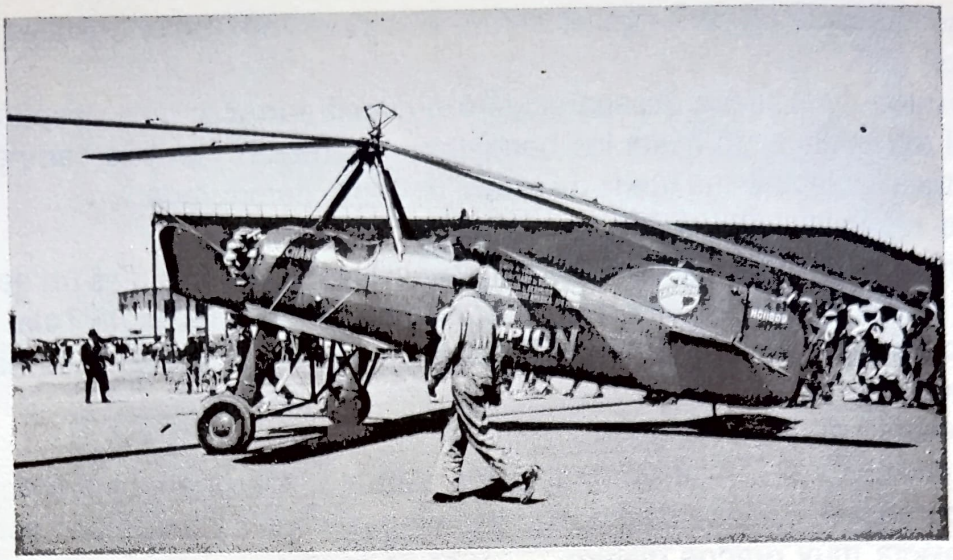
En febrero de 1932, este mismo piloto regresó a México. En el autogiro Kellet "Mis Champion" (NC-11809). Yancey realizó en esta forma el primer vuelo sin escalas en autogiro, entre La Habana y la capital mexicana.

Seth Yerrington y Edward Moloney queriendo conmemorar el tercer aniversario de la muerte de Emilio Carranza, en un Stinson Detroiter que ostentaba el nombre del "as" mexicano entrelazado con las banderas mexicana y estadunidense, salieron de Nueva York el 12 de julio de 1931. Su propósito era volar sin escalas a la ciudad de México, tal como lo pretendía haber realizado tres años antes el piloto nacido en Coahuila.

El destino se opuso también en esta ocasión, malogrando el raid. Una descompostura mecánica y el haber perdido el rumbo deseado, los obligó a bajar en las playas del Golfo de México, entre Soto la Marina y Tampico. Sin embargo, por otros medios, los pilotos llegaron a México, en donde fueron agasajados por su meritoria intención.

Una escuadrilla de aviones Vought "Corsair" del Cuerpo de Aviación del Ejército Cubano, nos visitó con motivo de las fiestas patrias de septiembre de 1932.

El avión "líder" venía piloteado por el capitán Mario Torres Menier, jefe del cuerpo de Aviación y director de la Escuela Militar de Aviación de Cuba. Precisamente habían estado los pilotos cubanos en Guatemala, correspondiendo a la



Autogiro Pitcairn, el primero de su género que llegó a México. Voló sin escalas de la ciudad de La Habana con Lewis Yancey



Grupo de pilotos militares cubanos de la Escuadrilla de Corsarios comandada por el capitán P.A. Mario Torres Menier



Capitán P.A. Mario Torres Menier, de la aviación cubana, maestro de muchas generaciones de pilotos mexicanos y gran amigo de México

visita que les había hecho el guatemalteco García Granados en su Ryan "Guatemala".

García Granados también había estado ya en México, cuando realizaba el vuelo de Washington, D.C. a la capital de su país. La misión de la escuadrilla cubana (Corsarios No. 25, 27 y 32) en nuestro país, aparte de haber sido invitados a las celebraciones patrias, era también la de corresponder las visitas que habían hecho a Cuba Roberto Fierro en el Baja California No. 2 y Pablo Sidar en el "Ejército Mexicano" (Douglas O2M-No. 18).

En 1933, después de la rebelión del ejército cubano, Torres Menier se separó de él exiliandose en México. En 1937 obtuvo por oposición la cátedra de aerodinámica e inglés en la Escuela Militar de Aviación del Ejército Mexicano.

Torres Menier fue un elemento muy valioso en la preparación del vuelo España-Cuba-México de los pilotos Barberán y Collar. En la aviación mexicana don Mario Torres Menier, fue siempre muy querido y estimado, se le otorgaron numerosos reconocimientos por los distinguidos servicios que prestó tanto en la Escuela Militar de Aviación como en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, en donde por muchos años fungió como subdirector administrativo.

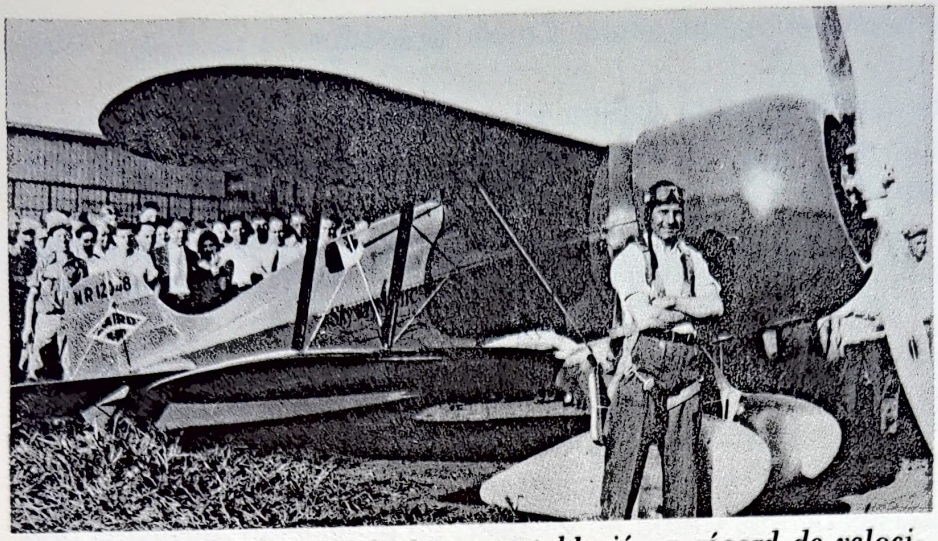
Corto tiempo después de la visita de la escuadrilla cubana, otro grande de la aviación mundial llegó al Puerto Central Aéreo de la ciudad de México. James H. Doolittle, mayor de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y posteriormente héroe de la II Guerra Mundial llegó en un Laird-Super Solution (NR-12048) procedente de Ottawa, Canadá, con una corta escala en Washington, D.C., habiendo cubierto esa distancia en 12 horas 25 minutos. Doolittle y su pequeño avión habían, ese día 20 de octubre de 1932, establecido una marca mundial de velocidad entre Ottawa y México.

Después de su primera vuelta al mundo en compañía de Harold Gatty, Wiley Post, veterano piloto postal que ya había estado en México, (C.A.T.-1930-Lic. T.P. 96) vino de nuevo a visitarnos. Llegó a nuestro aeropuerto civil el 22 de mayo de 1933 en compañía de amigos suyos de Oklahoma. Venía en el famoso monoplano blanco y azul Lockheed Vega (NR-105W) en el que había realizado el vuelo de circunvalación al globo terráqueo.

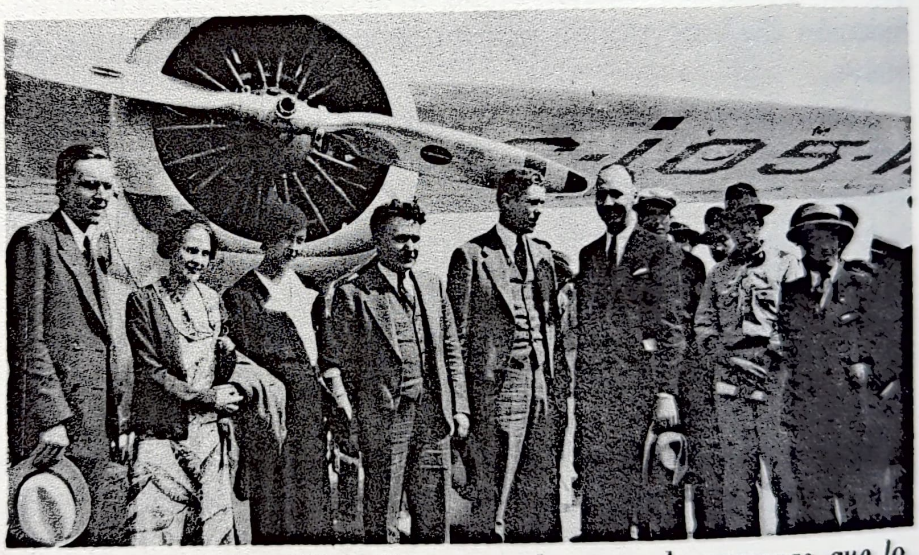
En 1933 se esperaba que el duelo iniciado el año anterior entre los Gee Bee's y los Wedell-Williams siguiera. Las Carreras Aéreas Nacionales de 1933 se escenificarían en la ciudad de Los Angeles, California.

James Wedell Williams, diseñador y piloto de aviones de carreras, había ya hecho un nombre de primera fila. Los aviones por él diseñados, y construidos en el Wedell Williams Air Service eran muy solicitados por los competidores de los trofeos Bendix y Thompson. Por muchos años en estos clásicos los monoplanos Wedell Williams ocuparon los primeros lugares.

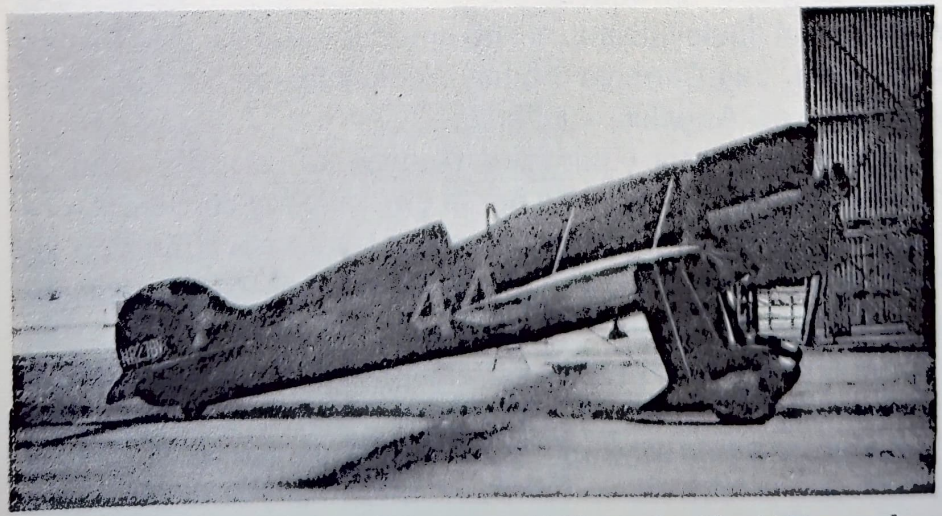
El duelo esperado no cristalizó, pues ambos Gee Bees inscritos para las carreras de Los Angeles se estrellaron, con fatales resultados. James Wedell ganó el trofeo Thompson, y llegó en segundo lugar en el Bendix. Antes de finalizar el año, el piloto norteamericano estableció un record no oficial de velocidad Nueva York-México, de 12 horas 23 minutos, en el Wedell Williams Special 44 (NR-278V).



El coronel James H. Doolittle que estableció un récord de velocidad Ottawa-Washington-México frente al avión Laird Super Solution



El famoso aviador Wiley Post con el grupo de personas que lo acompañaron durante su visita a México a bordo del histórico avión "Winnie Mae"



Wedell Williams vino a México en 1933 en el avión (44) con el que ganó el trofeo "Thompson" ese mismo año

Amelia Earhart, la Dama del Aire, que en 1928 había sido la primera mujer en pilotear un avión a través del Atlántico del Norte (el trimotor Fokker "Friendship NX-4204) y que en 1932 repitió la misma hazaña pero volando completamente sola, voló el 19 de abril de 1935, con una escala en Estación Nopala, Hidalgo, para reorientarse hacia México en 14 horas 19 minutos desde Burbank, California a la ciudad de México, llegó en su Lockheed-Vega negro y oro (NR-965Y), y venía como invitada oficial del gobierno mexicano. Ocho días permanecio Amelia Earhart en la capital mexicana. El 9 de mayo, después de recibir reportes meteorológicos favorables para la ruta a Nueva York que pretendía recorrer, despegó de una pista especialmente arreglada para ella, cercana al campo de aviación, a las seis de la mañana. En línea recta y atravesando el Golfo de México llegó al aeropuerto de Newark a las 22:30 hora de Nueva York. Habían volado 14 horas y 19 minutos.

Juan Ignacio Pombo, aviador español de 21 años, cruzó el Atlántico de Bathurst, Gambia Inglesa, a Natal en Brasil, el 21 de mayo de 1935. El pequeño avión empleado en el vuelo era un monoplano deportivo de ala baja, marca Alexander Klemn Eagle de manufactura británica. El avión, con motor Cipsy Major de 130 caballos de fuerza fue bautizado con el nombre de "Santander" (EC-CBS) (s/n MC-115) puerto ibero del que Pombo era originario.

El vuelo se inició en Sevilla y tendría como meta final la ciudad de México, a donde el piloto venía a casarse con la señorita Elena Rivero Corral, de origen español radicada en la capital mexicana. Nunca en la historia de la aviación había habido un vuelo tan de mala suerte como el de Juan Ignacio Pombo, a excepción tal vez de su paisano Ramón Franco quien en 1926, en el hidro "Plus-Ultra", dilató más en llegar al Continente Americano, que el propio Colón. El cruce de Pombo en el Atlántico del Sur fue el número 35 en el escalafón oficial.



La inolvidable Amelia Earhart momentos antes de abordar su Lockheed Vega NR-965Y para su vuelo récord sin escalas a Newark, N.J.

Ya en América, Pombo siguió la costa brasileña a Venezuela, las Guayanas, Colombia, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador y Guatemala. En la costa brasileña sufrio la pérdida total de su avión, en un accidente. Para proseguir el vuelo otro Klemn le fue embarcado desde España. Luego, en Costa Rica, fue operado de apendicitis y en su etapa final Guatemala-México, se perdió y fue a dar al Puerto de Acapulco. Sin embargo, no puede dejarse de reconocer el raid de Pombo como una hazaña de gran valor.

Al término de su viaje, el piloto español donó el avión al gobierno mexicano para que fuera preservado en el Museo de Aviación.

Pero ello no fue así, pues el 12 de febrero de 1938, por órdenes del entonces secretario de Guerra y Marina, se entregó al teniente P.A. Francisco Bulnes Rivadeneira el avión "Santander" (XA-BJO), pues quería usarlo en una "ruta comercial" Santa Rosalía-La Paz, Baja California. Tan absurdo resultó el proyecto de Bulnes Rivadeneira, que la famosa "ruta comercial" terminó en fracaso, y la inexperiencia del piloto dio como resultado la destrucción del histórico avión, que nunca debió abandonar el museo. El accidente fue en La Paz, B.C., el 5 de abril de 1938.

Los norteamericanos siempre consideraron Asia y Australia como continentes con los que deberían tener relaciones comerciales a través de buenas comunicaciones, para no perder su hegemonía en aquellas regiones, ante la competencia económica de Gran Bretaña y Japón.

La Pan American Airways, que ya había acumulado gran experiencia en vuelos comerciales internacionales, inició los estudios y exploraciones para las rutas aéreas comerciales transpacíficas.

El jefe de pilotos de esa empresa, capitán Edwin Musick, en un hidroavión de cuatro motores Sikorsky S-42, "Oriental Clipper" (NC-822V) realizó la primera doble travesía San Francisco-Honolulú (12 abril de 35). Tres meses más tarde exploró la segunda etapa hasta la Isla de Midway; el "Oriental Clipper", piloteado por el capitán Sullivan, llegó hasta Wake el 9 de agosto de 1957, alcanzando más tarde la isla de Guam.

La travesía completa se realizó con el capitán Musick tripulando el "China Clipper" (NC-14716), hidroavión cuadrumotor Martin-130, llegando hasta Manila el 22 de noviembre de 1937. La ruta quedó como sigue: San Francisco-Honolulú-Midway-Wake-Guam-Manila. Más tarde esta línea se prolongó hasta Hong Kong.

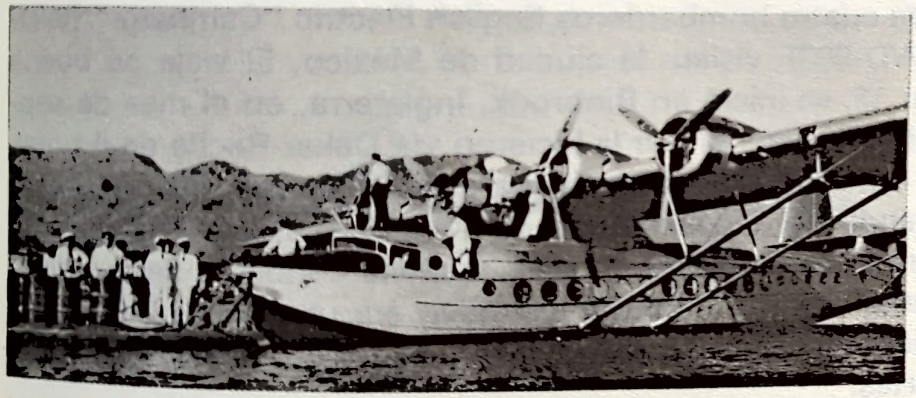
La ruta sur la voló Musik por primera vez del 17 al 29 de abril de 1937, en el Sikorsky S-42 "Oriental Clipper". Las etapas fueron: San Francisco-Honolulú-islote Kingman-Samoa-Auckland.

En el vuelo transpacífico Musick, su tripulación y el Sikorsky, desaparecieron en el mar entre Samoa-Auckland, se cree que esto fue en las inmediaciones de las islas Pago Pago, el 11 de enero de 1938. De esos famosos hidroaviones exploradores del Pacífico, vinieron al puerto de Acapulco en viajes de prueba y adiestramiento de tripulaciones, el "Oriental Clipper", el "Hawaian Clipper", el "China Clipper" (NC-14716) y el "Philippine Clipper" (NC-14715), con el capitán Edwin Musick, al mando.

Igor Ivanovitch Sikorsky, padre del helicóptero y constructor en su nativa Rusia (1913) del cuadrumotor más grande de su época, el "Ilia Mourometz", llegó



Juan Ignacio Pombo, aviador español que en 1935 cruzó el Atlántico del Sur para venir a México a casarse con la señorita Elena Rivero, residente en la capital mexicana



El capitán Edwin Musick, veterano explorador de las rutas transpacíficas, con el "Oriental Clipper" en el puerto de Acapulco



Max Conrad el "piloto abuelo" en su primera visita a México en 1951

a los Estados Unidos en marzo de 1919. En 1924, Igore se inició con el S-29, en la naciente industria aeronáutica de Norteamérica, de la cual fue uno de sus más destacados líderes andando el tiempo.

El hobby favorito del célebre inventor eran los volcanes, razón por la cual, decidió visitar México en 1938, país del que había leído mucho acerca de sus hermosos volcanes. Estando de visita en la ciudad de Puebla, tuvo oportunidad, durante un festival aéreo en el aeródromo poblano al que fue invitado, de ver el "Minero Mexicano" avión deportivo de diseño extraordinariamente avanzado para su época, que le impresionó mucho. Más grande fue su sorpresa saber que aquel aeroplano no era de manufactura inglesa o americana, sino que había salido de la mesa de dibujo de un ingeniero mexicano. Efectivamente aquel avión era el Mariscraft, obra del ingeniero Salvador Mariscal Flores.

En 1951 dos fueron los visitantes famosos que estuvieron entre nosotros. Max Conrad, el "piloto abuelo" y compositor de música con temas basados en sus innumerables vuelos a larga distancia en pequeños aviones Piper. Marcel Doret célebre piloto acrobático francés, y su moto-velero a reacción.

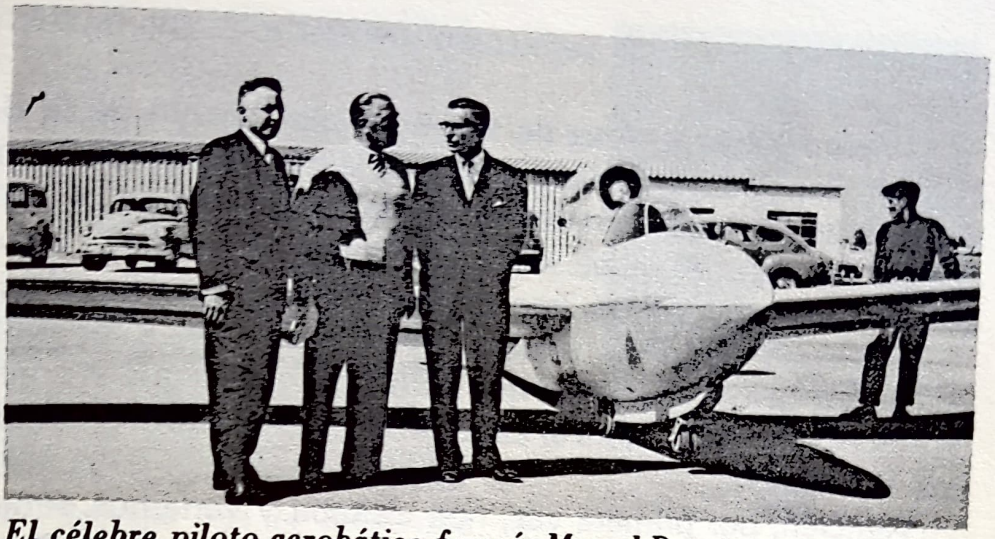
En octubre de 1952, una misión de la Real Fuerza Aérea Inglesa compuesta de 48 miembros, a bordo de cuatro bombarderos English Electric "Camberra" (WD-987-WD-990-WD-991-WD-993), visitan la ciudad de México. El viaje de buena voluntad del Escuadrón 12, se inició en Binbrook, Inglaterra, en el mes de septiembre. La travesía del Atlántico del Sur la hicieron vía Dakar-Recife en 4 horas 19 minutos. La misión británica que ya había realizado la tourné, por toda Latinoamérica, venía al mando del Vicealmirante del Aire D.A. Boyle y el teniente coronel K.P. Smales era el comandante de la escuadrilla conocida dentro de la R.A.F. como la "Brillante Docena" y cuyo distintivo era una cabeza de zorro. Acompañando al Escuadrón 12 venían dos aviones de apoyo, pertenecientes al Comando de Transportes.

Estos aviones Camberra de la R.A.F. fueron los primeros aviones a reacción que vinieron en vuelo a México y los primeros, por lo tanto, en aterrizar en el Aeropuerto Central de la capital azteca.

Dos años después de la visita de los "Camberra" británicos, llegaron al Aeropuerto Central en escala técnica seis aviones F-84G, "Thonderjets", procedentes de la Base Luke, de Phoenix, Arizona. Eran los componentes del equipo de precisión de la U.S.A.F., los "Thunderbirds", en esta ocasión (Noviembre 27 de 1954) venían al mando del capitán Jack Broughton. Era la segunda vez que el famoso equipo acrobático visitaba la ciudad de México.

Con todo propósito hemos alterado el orden cronológico al reseñar la segunda visita de los "Thunderbirds" a México, porque tratándose de una "escala técnica", era preferible hablar con más detalle de su primera visita de principios de año.

Pues bien, el 17 de enero de 1954, los habitantes de la capital mexicana disfrutaron del más emocionante espectáculo de muchos años. La víspera habían llegado al aeropuerto local las escuadrillas aéreas de la misión "Alas de las Américas", que el gobierno de los Estados Unidos enviaba como emisarios de buena voluntad a once países latinoamericanos. La gira aérea comprendía visita a 20 ciudades, en 12 de ellas los pilotos americanos darían demostraciones de su



El célebre piloto acrobático francés Marcel Doret y su motovelero, huésped de la aviación deportiva mexicana en 1951



Escuadrilla de aviones "Camberra" de la RAF. Fueron los primeros aviones a reacción que aterrizaron en el Aeropuerto Central de México



El piloto italiano Maner Lualdi junto al Fiat G-49 "L'arcobaleno" con el que visitó México con motivo del raid "Italiani Nal Mondo"

adelanto técnico y de la perfección mecánica de sus modernos aparatos a reacción.

El agrupamiento "Alas de las Américas" partió de la Base Aérea de Kelly Field, en San Antonio, Texas, a las 9 de la mañana del 16 de enero, ese mismo día después de cuarenta minutos de vuelo aterrizaron en el Aeropuerto Central. Al mando del agrupamiento venía el general Reuben C. Hood, comandante del Mando Aéreo del Caribe, con cuartel general en la Zona del Canal, en Panamá.

Formando parte del equipo venía el coronel Charles "Chuck" Yeager, el primer hombre en el mundo que voló más rápido que el sonido (1,650 kph) el 14 de octubre de 1947, sobre el Lago Moroc, en California, en un avión "Ramjet", el Bell X-1 (6061).

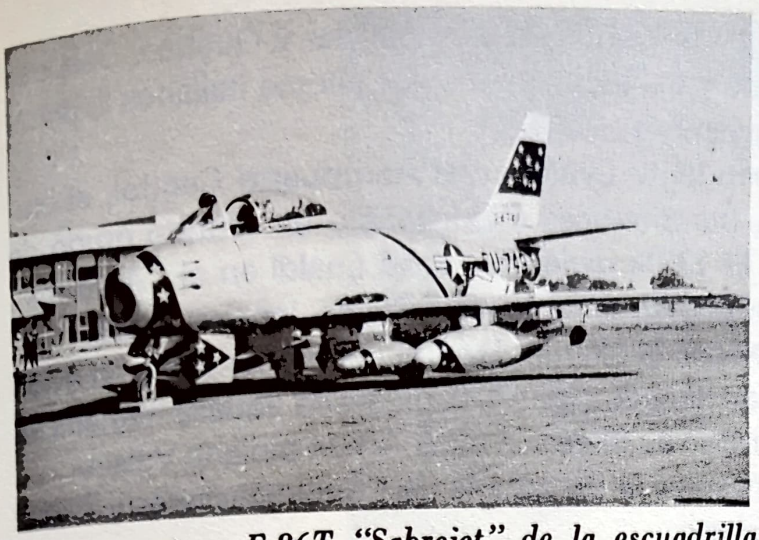
También, por primera vez, nos visitaba y veríamos actuar al equipo de "Pilotos de Precisión" de la U.S.A.F., compuesto por cinco Republic F-84G, "Thunderjets" (116719-116720-116722-116723-1846) y un reemplazo (29221). Los pilotos del equipo "Thunderbirds" eran: los capitanes, C.A. Pattillo, R.S. Mc Cornick, M.E. Nordland y los sargentos, T.H. Nellisty y C.E. Posey.

Además de los "Thunderbirds" venían cinco North American F-86T "Sabrejets" (FU-700/24700-FU-733/24733-FU-743/24743-FU-749/24749-FU-756/24756). Dos Lockheed F-80C "Shooting Star" (FT-539/9539-FT-755/9755) tres "Lockheed" T33 (TR737-16737 TR739-16739 TR742-16742).

El grupo de apoyo a las órdenes del mayor Laurence Mayland, estaba compuesto por tres Douglas "Globemaster" C-124 (1075-1076-1095) un Douglas C-54 "Skymaster" (272687) y un Grumman SA-16 "Albatros" (17235). Prácticamente toda la ciudad de México se volcó en el aeropuerto; desde Balbuena hasta el Cerro del Peñón una gran muchedumbre llenaba totalmente avenidas, calzadas, calles y campo de aviación. Nunca se había visto cosa igual. Presidieron las maniobras el general Matías Ramos, secretario de la Defensa Nacional; el arquitecto Carlos Lazo, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el general piloto aviador Alberto Vieytez, jefe de la F.A.M. y el embajador norteamericano, señor Francis White.

En 1956, con motivo de la celebración de la I Conferencia Regional Latinoamericana de la F.A.I., vino la aviatriz francesa Jaqueline Auriol. Famosa por haber sido la segunda mujer en el mundo que rebasó la barrera de sonido, en un avión Marcel Dassault Mystere IVN. Miss Auriol que aprendió a volar en 1946 trabaja como piloto de pruebas de Bretiny, Francia. Asistieron también como invitados de honor los altos dirigentes de la Federación Aeronáutica Internacional: el capitán Keneth J. Bratlett, presidente; Jacques Allez, director del Aeroclub de Francia y el señor Harold Gillman, director general de la F.A.I.; Maner Lualdi, piloto militar, civil, periodista, escritor, músico y dramaturgo, nacido en Milán, Italia, fue escogido gracias a su "curriculum" como piloto de vuelos a la larga distancia por el Estado Mayor de la Aeronáutica y el Comité Olímpico Nacional Italiano para realizar el raid aéreo "Italiani Nal Mondo" cuyo objeto era establecer un puente espiritual entre los italianos en todo el mundo.

El raid se inició en Roma, el 28 de junio de 1957, con un monoplano Fiat G-49 (I-FIAT), bautizado con el nombre de "L'arcobaleno". Después de varias escalas en el continente europeo, Lualdi y su compañero, el también piloto Ruggiero

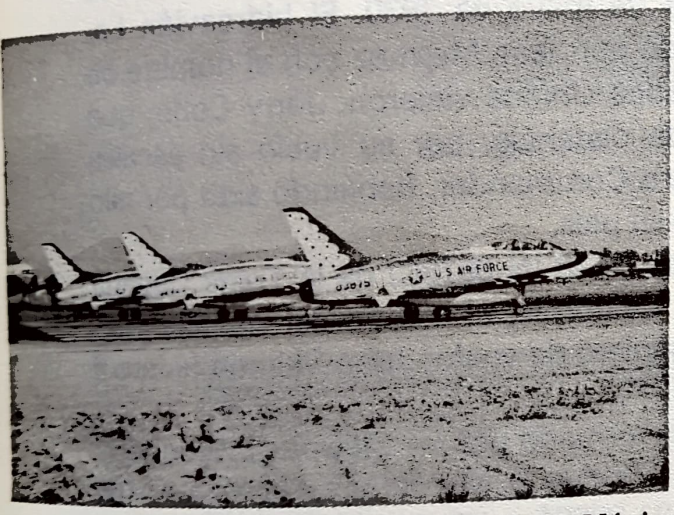


North American F-86T "Sabrejet" de la escuadrilla "Alas de las Américas" durante su visita en el año de 1954

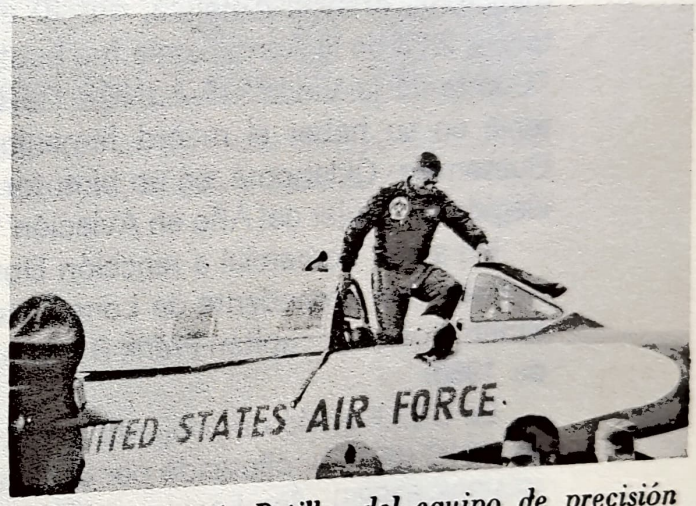


Coronel Charles "Chuck" Yeager

Los "Thunderbirds" en México



Los "Thunderbirds" en su tercera visita a México en 1959



El capitán C.A. Patillo, del equipo de precisión de la USAF desciende de su avión



Pilotos mexicanos y norteamericanos se saludan después de las maniobras aéreas de 1954. Una brillante demostración en cielos mexicanos

Ruggieri, atravesaron el Atlántico vía Lisboa-Azores-Gander y Quebec. Después de otra serie de escalas en Canadá y Estados Unidos, los pilotos italianos llegaron a México la tarde del 8 de noviembre.

Dieron la bienvenida al comandante Lualdi en el Aeropuerto Central, el embajador italiano, las autoridades aeronáuticas mexicanas y un nutrido grupo de residentes italianos en México. El 13 de diciembre salió Lualdi en el "Arco Iris" con rumbo a Guatemala, para así proseguir su vuelo a Río de Janeiro, Brasil.

En enero de 1960, México celebró el cincuentenario del primer vuelo en avión sobre el Valle de Anáhuac. Habían pasado cinco lustros desde aquella mañana en el que Alberto Braniff había realizado su histórico vuelo en un biplano Voisin.

Un mes de festejos aéreos organizó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para conmemorar el suceso.

Francia envió al profesor Gabriel Voisin, constructor en 1909 del avión de Braniff, y a Michel Dabry, veterano navegante del aire, quien en compañía de Mermoz y Gimie, condujeron el primer correo aéreo a través del trasatlántico meridional Francia-América, del 10 al 13 de mayo de 1930. El hidroavión Latecore 28-3 de la Aeropostale fue bautizado por Jean Mermoz con el nombre de "Comte de la Vaulx" (F-AJNQ). De Estados Unidos vinieron: Jerry Cobb, que tenía en su haber el record femenino de distancia, por su vuelo sin escalas Guatemala- Oklahoma, en un bimotor Aero Commander, habiendo sido por ello elegida la "Mujer del Año en Aviación" de su país.

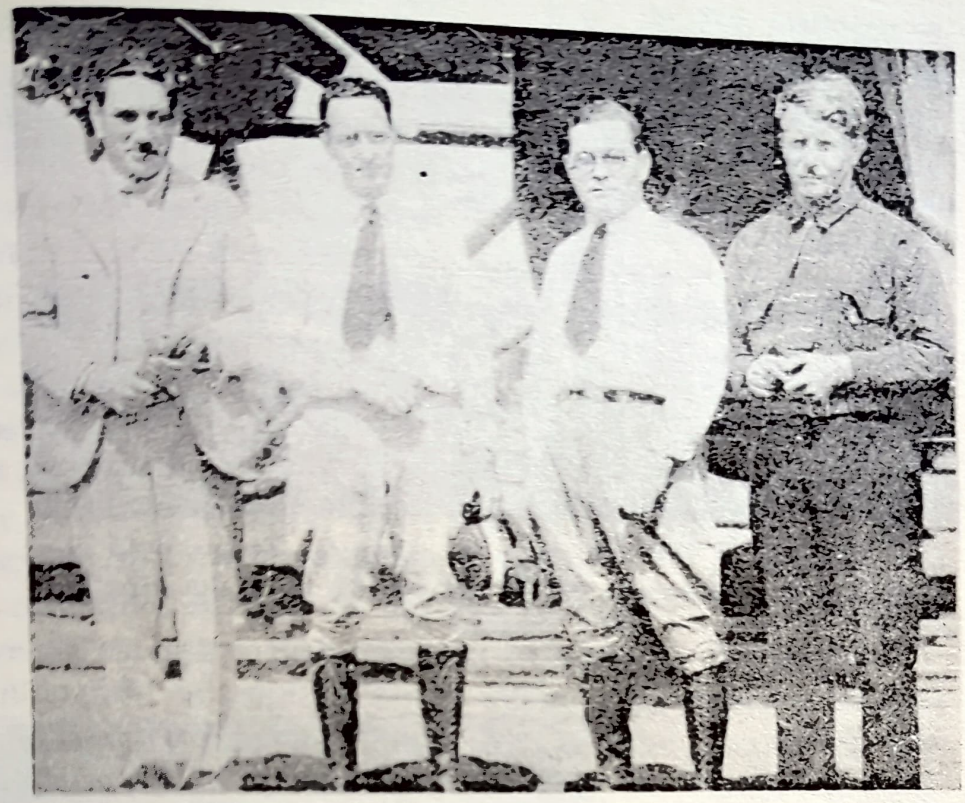
Un avión comercial a reacción Douglas DC-8 (N-6578C) de la Trans Canada Airlines vino procedente de Long Beach, California, al mando del capitán W.F. Smith; copiloto, capitán Frank Boyer e ingeniero de vuelo, John Skimon (enero 9 de 1960).

La USAF envió un conjunto a reacción formado por un McDonell "Voodoo" RF-101C (60163), piloteado por el capitán Thomas L. McNierney. Un N. A.F.-100 (FW885-63885), dos Lockheed T33 (TR481-80581 y TR-626-80626), un Cessna T37) TE 260A-9260), tres Lockheed C-130B "Hércules" (80718-80729-80733) y un Boeing XB-50 (10466) que dio demostraciones de reabastecimiento de combustible en pleno vuelo.

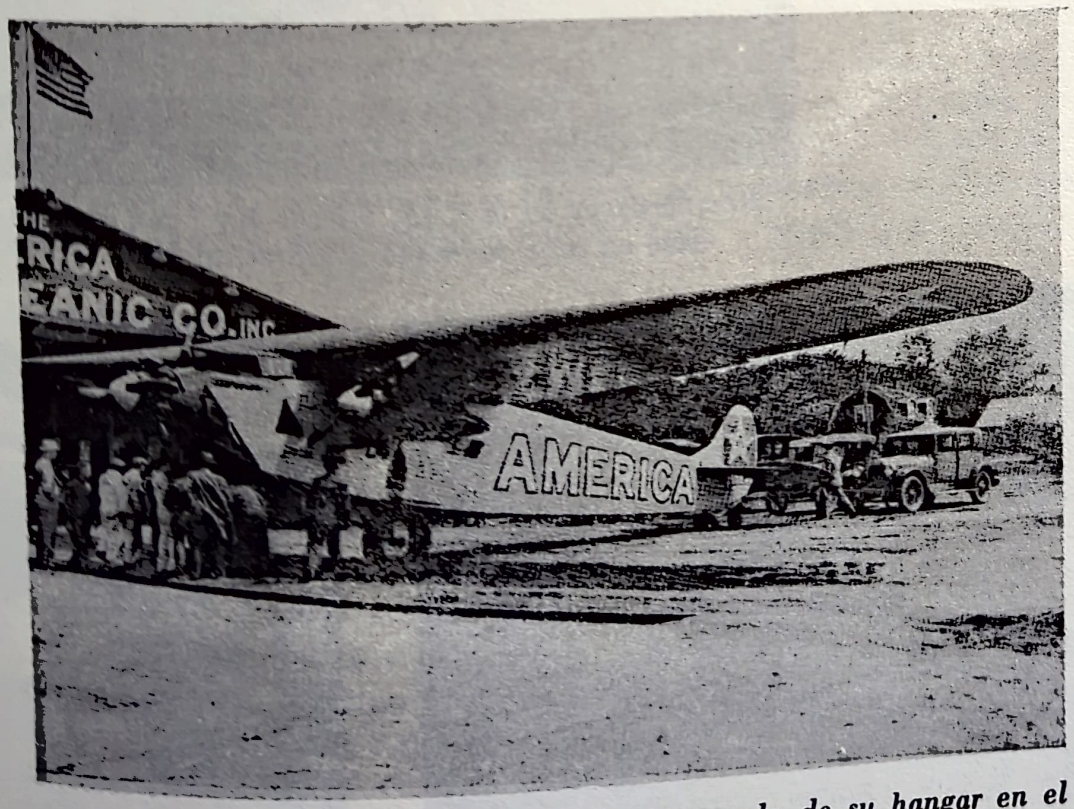
En dos Convair C-131 (15127 y 91915) llegaron altos jefes de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, encabezados por el general Joe Kelly. En un D.H. Comet 4C(669) "Taurus" llegó el secretario de Estado de Aviación de la Gran Bretaña, Sir George Reginals Ward.

Más adelante, en este mismo año, otras dos notables figuras de la aviación vinieron a México; el capitán Eddie Rickenbacker, héroe de los Estados Unidos en I Guerra Mundial, y la otra fue el comandante George Noville, colaborador y compañero inseparable del almirante Richard E. Bryd, conquistador en 1926 del Polo Norte en el trimotor Fokker "Josephine Ford" y después, en junio de 1927, del vuelo Nueva York-París, patrocinado por el millonario americano Rodman Wanamaker. Fue también trimotor Fokker (NX-206) el famoso "América", tripulado por Bert Acosta, Richard Bryd, George Noville y Brent Balchen, que por falta de combustible tuvo que amarar forzado cerca de las costas francesas.

Noville, hasta su muerte, radicó en el pueblecito de Ajijic, en las riberas del Lago de Chapala.



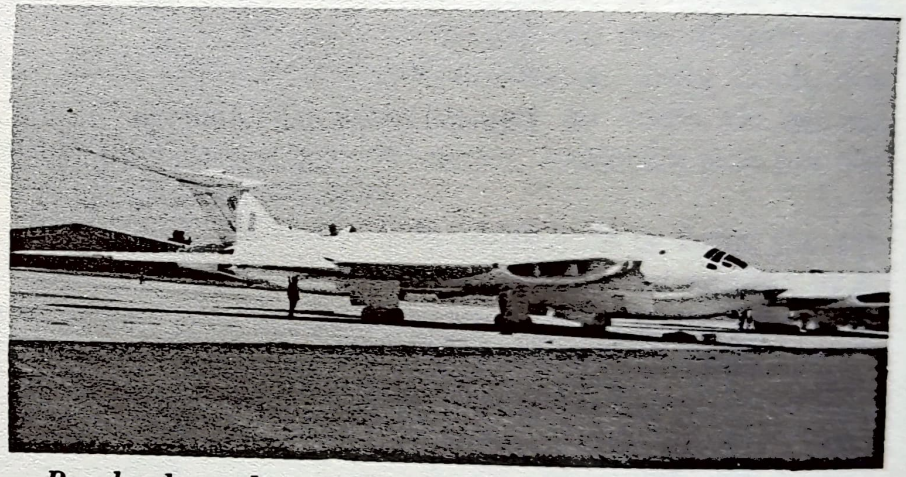
La tripulación del "América" un día antes de la partida a Francia. Acosta, Byrd, Noville y Balchen



El trimotor Fokker del almirante Byrd es sacado de su hangar en el Campo Roosevelt, Long Island, para su histórico vuelo a través del Atlántico



Un "Sabrejet" F-100 del grupo de visitantes de la USAF con motivo de la celebración del 50 aniversario de la aviación mexicana



Bombarderos de la RAF, Victor Mk-2 que vinieron a México en viaje de buena voluntad en enero de 1963



Jacqueline Cochran y el coronel Roberto "Bob" White que vinieron a la Conferencia General de FAI celebrada en México en 1963



Capitán Eddie Rickenbacker

Jaqueline Cochran y el teniente coronel Robert "Bob" White, visitaron la capital mexicana con motivo de una reunión internacional de aviación que se celebró en octubre de 1963. Jackie Cochran, aparte de una increíble lista de records mundiales en su haber fue la primera mujer en el mundo que, en 1953, a bordo un N.A.F-86 "Sabre" fabricado en el Canadá, traspuso la barrera del sonido. Un año después el presidente Eisenhower le entregó en la Casa Blanca el "Harmon Throphy". Jackie llegó al aeropuerto capitalino piloteando su avión particular, un Lockheed Loadstar (N-13V), mismo avión con el que en 1959 fue la primera mujer que tripulando un avión particular aterrizó en la capital soviética.

El teniente coronel de la U.S.A.F. Robert White, piloto de pruebas de la Base Edwards, el 12 de agosto de 1960 llevó un avión experimental X15 a una altura jamás alcanzada por el hombre hasta entonces. La marca máxima fue de 39,300 metros (131,000 pies) y en el mismo avión había establecido, una semana antes, la nueva marca de velocidad de 3,514 kilómetros por hora.

Varias han sido las ocasiones en que los equipos de vuelo de precisión de la U.S.A.F. han estado, ya sea de paso o de exhibición, en la ciudad de México.

En enero de 1959, al mando del capitán Walter Willians, un grupo de aviones N.A. Sobre F-86F de la Guardia Nacional Aérea de Colorado, nos visitó; procedentes de Guatemala, en donde habían dado exhibiciones, llegaron al Aeropuerto Internacional de México, de paso para su base cercana a la ciudad de Denver. El escuadrón "Minute Men", estaba integrado por los aviones número 12826, 12855, 12867, 12869, 12884 y 13060. Siete reactores de los "Thunderbirds" visitaron México por tercera vez al realizar un vuelo Panamá-Kelly Field.

En esta ocasión los "Thunderbirds" lucían su nuevo equipo de vuelo, traían modernos NA-Sabre F-100T (52722-52723-52724-52728-52732-52733-53875). Su equipo de apoyo era un Douglas C-54 (O-272674) "City of Las Vegas", dos C-130 (60509-60511) y un Grumman SA-16 Albatroz (017182). Pero, sin duda, lo más espectacular que hayamos visto jamás en México, fueron los "Angeles Azules" que, bajo los auspicios de Aeronaves de México, se presentaron el 26 de julio de 1964 volando sus aviones supersónicos F11-4 "Tiger", diseñados y construidos por Grumman.

Los "Angeles Azules" es el equipo de vuelo de precisión de la Marina de EE.UU. Fue organizado el 15 de junio de 1946, con aviones Grumman F6-F "Hellcats". Desde entonces se calcula que han actuado ante más de 72 millones de personas en diferentes partes del mundo. Durante su presentación de 1964 en México, el jefe de vuelo (avión No. 1) fue el teniente comandante Bob Aumack.

En el avión No. 2 ala derecha, voló el teniente Bob Mc Donough, en el avión No. 3, ala izquierda, voló el teniente Dick Langord; avión No. 4, teniente Frank Mezzardi; avión No. 5, capitán John Kretzinger; avión No. 6, teniente Dick Oliver; avión No. 7, teniente Bob Cowles; avión No. 8, teniente Scott Ross.

El más reciente de nuestros ilustres visitantes, el barón Wolfgang Von Gronau, pionero de la aviación alemana, llamado "El Príncipe Volador", a los 37 años en 1930, al completar uno de sus vuelos trasatlánticos fue el primer aviador europeo que acuatizó en la bahía de Nueva York, en su hidroavión Dornier Wal "Gronland Wal" (D-1422). A Gronaun se debe la exploración de las rutas aéreas en el Atlántico Norte, que sirvieron a Lufthansa, para establecer las rutas que hoy en día vuelan de Alemania al Continente Americano.

También los héroes de la conquista del espacio y de los viajes lunares nos han visitado en repetidas ocasiones.

Los astronautas del proyecto Mercurio: Gordon L. Cooper, Virgil I. Grisson, quien el 27 de enero de 1967 en compañía de Edward H. White II y Roger B. Chaffe encontraron la muerte al incendiarse la cápsula experimental para el proyecto Apolo, Scott Carpenter, fue otro de nuestros huéspedes.

James Lowell del proyecto Géminis 6 y 7 y de Apolo 8.

Neil Armstrong, Michael Collins y Edwin E. Aldrin, Jr., tripulantes de Apolo XI, del primer descenso lunar. Neil Armstrong, primer hombre que puso su pie en la superficie lunar será, al lado de Cristóbal Colón, uno de los grandes de la historia universal.

Yuri Gagarin y Valentina Tereschkova, cosmonautas soviéticos, fueron huéspedes de México en 1963.



El barón Wolfgang Von Gronau a su llegada a la bahía de Nueva York al término de su vuelo trasatlántico de 1930

LA DESAPARICION DE "CUATRO VIENTOS"

EL VUELO SEVILLA CAMAGUEY

En los primeros días del mes de junio de 1933, la prensa internacional difundió la noticia de que dos aviadores españoles se preparaban para realizar un vuelo a México, desde Sevilla, haciendo una escala en Puerto Rico o en La Habana.

Los aviadores que proyectaban el vuelo eran el comandante Mario Barberán, profesor de la Escuela de Observaciones (navegantes) de "Cuatro Vientos" (de la que tomó el nombre para el avión en el que realizaría el raid), y teniente de caballería Joaquín Collar, uno de los mas jóvenes aviadores españoles y uno de los más competentes en su generación.

El aparato era un avión sesquiplano Gran Raid fabricado en España con licencia de la compañía Breguet de Francia.

Partieron los pilotos iberos del aeródromo de Tablada en Sevilla, la mañana del 10 de junio de 1933 a las cinco horas, con 5,400 litros de gasolina. Las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta trasatlántica vía Madeira, en las Azores, eran de lo mejor.

Después de un feliz vuelo de 39 horas 50 minutos, Barberán y Collar aterrizaron en Camagüey, Cuba, pues el mal tiempo alrededor de la capital cubana les impidió bajar allí, decidiendo hacerlo en Guantánamo pero debido a que el aeródromo de ese lugar se encontraba lleno de ganado, se dirigieron a Camagüey a donde llegaron con un escaso margen de 100 litros de gasolina en los tanques del avión.

De Camagüey, los pilotos españoles y el enorme sesquiplano "Cuatro Vientos", se dirigieron a La Habana. El avión español se elevó a las dos veinte de la tarde del 12 de junio, escoltado por cuatro aviones del ejército cubano que lo acompañaron hasta el Campo Columbia de la capital isleña.

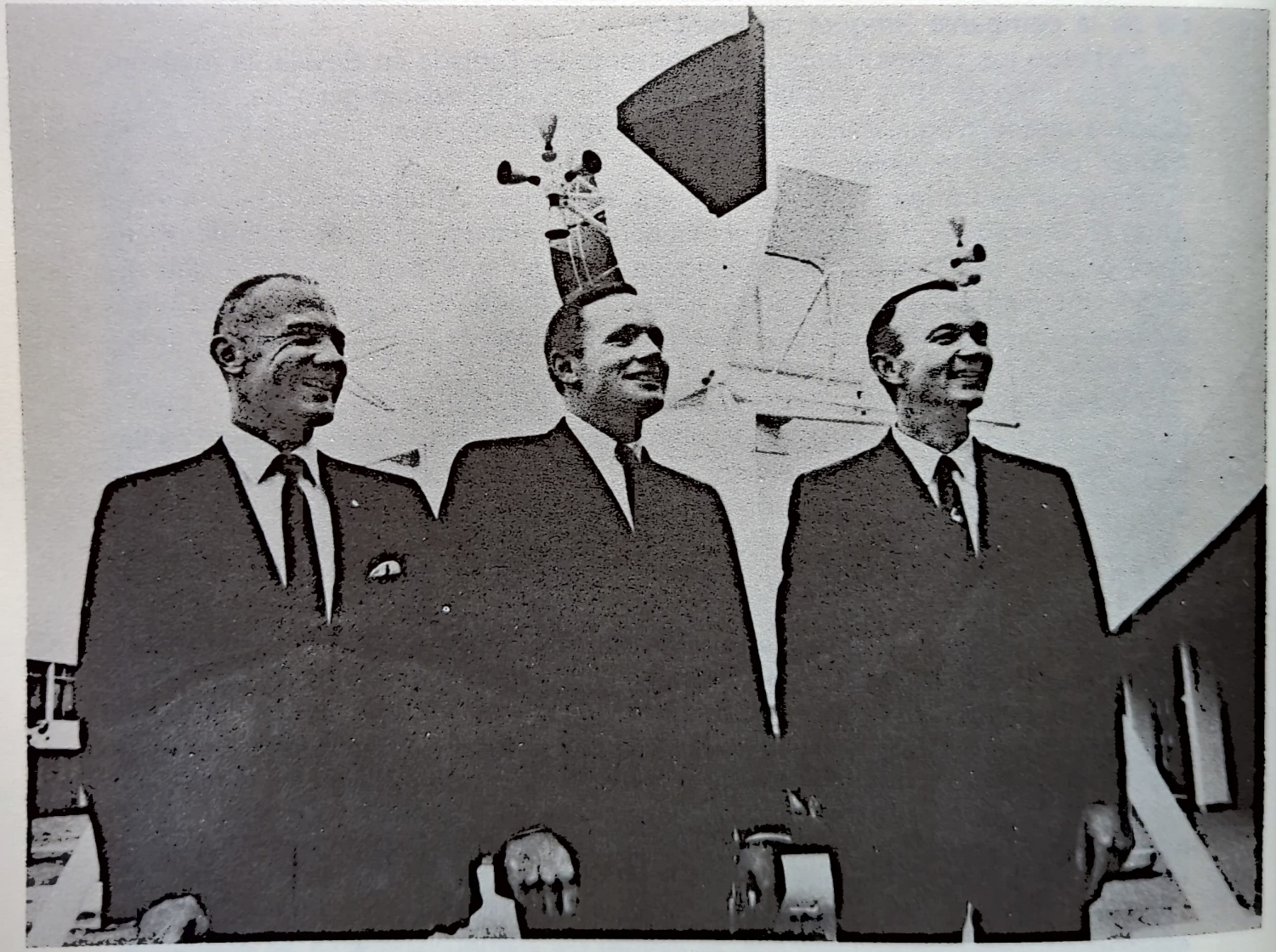
HABANA-MEXICO

Ya desde el día 11, el Observatorio Meteorológico de Tacubaya había pronosticado que las condiciones atmosféricas en el Golfo de México no eran del todo satisfactorias, pues se estaban registrando lluvias tormentosas que, sin implicar un peligro grave para la navegación aérea, no se podía, sin embargo, afirmar que fueran aconsejables para una travesía aérea como la que pretendían los aviadores españoles. La parte mayormente afectada era el propio Golfo de México y tierra adentro de las costas de Yucatán y Veracruz, en donde se registrarían lluvias tormentosas con vientos huracanados.

Se pensó, sin embargo, que en vista de que Barberán y Collar prolongarían su estancia en Cuba por una semana, el estado del tiempo cambiaría en el Golfo, mejorando así las perspectivas de un vuelo sin tropiezos de Cuba a la antigua capital del Imperio Azteca.

Pero las cosas no fueron así. La Compañía Mexicana de Aviación, recibió por radio, en la madrugada del 20 de junio, la noticia de que a las 05:52 (horas de La Habana), los aviadores hispanos habían salido con fuerte aguacero y mal tiempo

del Aeródromo Columbia. Se esperaba una mejoría en el transcurso de la mañana. Pero el Servicio Meteorológico Mexicano insistía en informar de lluvias tempestuosas en la mayor parte de la ruta de Veracruz a México, sobre todo por la tarde. El avión salió provisto de 100 galones de combustible, y sus pilotos estimaban hacer el recorrido Habana-México en doce y media horas a una velocidad calculada de 150 kilómetros por hora.



La tripulación del Apolo XI, huéspedes de la ciudad de México, durante su visita en 1969. De izquierda a derecha, Edwin (Buzz) Aldrin, piloto del módulo lunar; Neil Armstrong, comandante del vuelo y primer hombre que puso pie en la luna; Michael Collins, piloto del módulo de comando

DENSOS NUBLADOS EN LA ELEVADA SIERRA MADRE ORIENTAL

La ruta tentativa recomendada por C.M.A, P.A.A., y Mario Torres Menier, de la Fuerza Aérea Cubana, sería: Mérida, Campeche y Villahermosa, de allí a Minatitlán, en donde serían advertidos, mediante señales terrestres, la ruta a seguir a partir de ese punto, hasta la ciudad de México. Todo dependería de las condiciones meteorológicas reinantes en el momento en la zona.

El capitán P.A. Luis Boyer Castañeda, al mando del ávión regular de la C.M.A. en ruta México-Villahermosa-Carmen y Campeche, tuvo el último contacto visual con el "Cuatro Vientos". Fue cerca de Villahermosa, juntos volaron por breves momentos el Breguet español y el Ford de tres motores de la empresa aérea mexicana.

Al hacer su escala rutinaria en Villahermosa, Boyer vio alejarse al "Cuatro Vientos" con rumbo a Minatitlán. ¿Qué pasó a partir de ese momento?. . . Por mucho tiempo fue la grande y apasionante duda, el "Cuatro Vientos" con Barberán y Collar a bordo nunca pasó por Minatitlán. Años después esto queda confirmado plenamente.

Escasos tres días después de la inútil y angustiosa espera en Balbuena, llegan a la Jefatura de la Fuerza Aérea Mexicana, noticias de Córdoba, Veracruz; indígenas venidos de la sierra; cuentan de un gran avión blanco caído en un lugar junto a la montaña, no muy lejos del ferrocarril que va al Istmo. La hora del descenso coincidía con la que debió haber sido la del paso del avión transatlántico, con rumbo a la Capital Azteca. ¿Sería cierto?, por las dudas, se ordena a la escuadrilla más cercana salir a investigar. Los Corsarios acantonados en Tehuacán, Puebla, son los designados para esta misión.

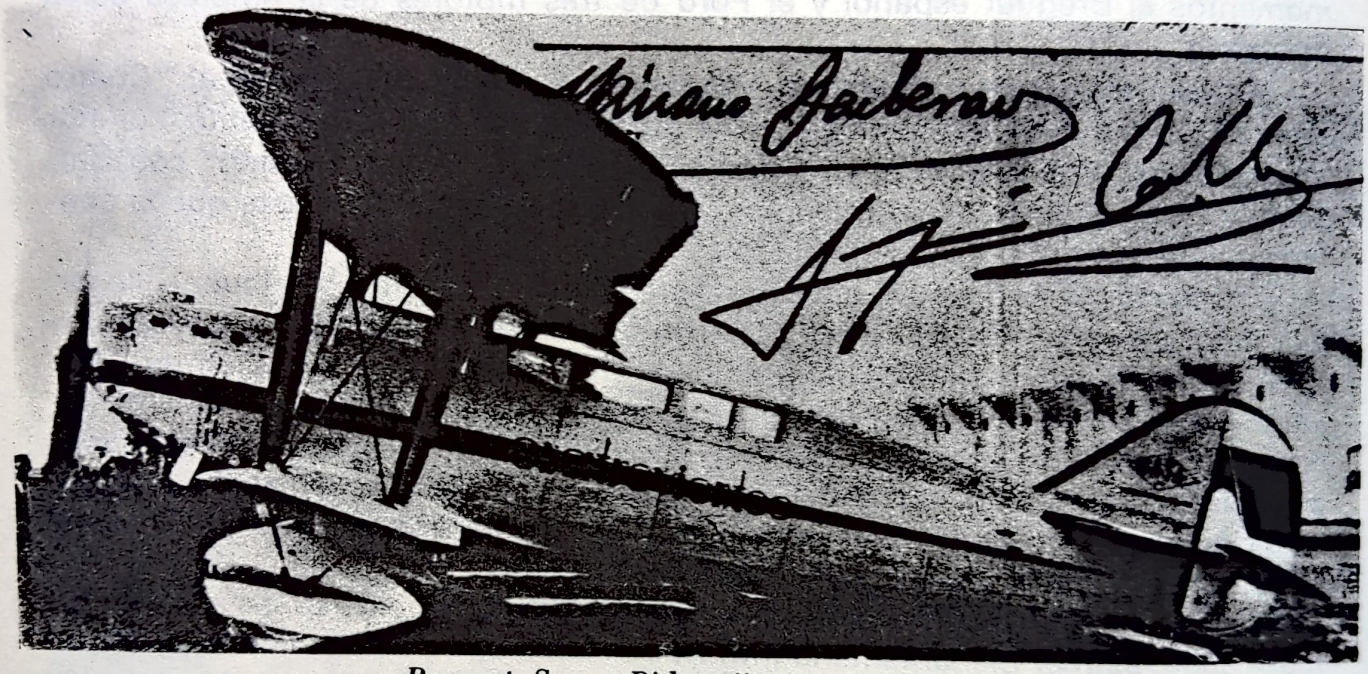
El tiempo es aún muy malo, densos y bajos nublados impiden a los aguiluchos mexicanos rastrear plenamente la intrincada serranía. De ahí en adelante, silencio. La opinión pública es desviada a Ciudad del Carmen. La balcazarada y, finalmente, la declaración oficial: el "Cuatro Vientos" cayó al Golfo, se ha encontrado flotando a la deriva una cámara de avión, de marca "Pirelli". Madariaga, el mecánico venido desde Sevilla para asistir a los aviadores españoles, la identifica. Por lo tanto, el avión y sus pilotos cayeron al mar. . . ya no hay nada que hacer. Y oficialmente todo concluyó.

Años más tarde llega a Excélsior un indígena que relata con todo lujo de detalles lo ocurrido en una meseta para secado de café vecina al Río Tonto, en las faldas del Cerro de la Guacamaya. El diario capitalino envió por cuenta propia una expedición, confirmárlo sería el notición del año. Por fin el mundo sabrá lo que ocurrió aquella tormentosa tarde del 20 de junio de 1933.

La expedición regresa, se publican los primeros relatos de los expedicionarios, se publican algunas fotografías logradas a grandes riesgos. Es cierto, la Sierra de Oaxaca, Puebla y Veracruz, fue la tumba de Barberán y Collar. Allí están con el "Cuatro Vientos". De repente, silencio otra vez.

Noticias aparecidas nuevamente en Excélsior, descorren finalmente con toda su crudeza el velo que por tantos años cubrió la tragedia del Cerro de la Guacamaya. Ya no hay duda. Allí están. Allí cayeron y allí murieron, con su "Cuatro Vientos", Barberán y Collar.

Ahora, a muchos años de distancia, cuando las pasiones se han serenado, cuando el miedo a un castigo no existe, cuando la mayor parte de los actores principales del drama han muerto, sólo queda una cosa: rescatar los restos, traerlos a México y si España, por razones políticas no los quiere, darles honrosa sepultura en tierra mexicana, hasta que llegado el día puedan ser reintegrados a su país natal. Y el "Cuatro Vientos", o lo que de él quedó conservarlo en el Museo Nacional de Aeronáutica, por si alguna vez son también reclamados de la península.



Breguet Super Bidon "Cuatro Vientos"

Capítulo VIII

PRINCIPIOS DE LA AVIACION CIVIL

AERONAUTICA CIVIL



CAPITULO VIII

PRINCIPIOS DE LA AVIACION CIVIL

La historia de la aviación civil en México puede dividirse en dos periodos: la prerrevolucionaria y la posrevolucionaria.

La primera parte del 8 de enero de 1910 cuando un civil, Alberto Braniff, realizó el primer vuelo de un avión más pesado que el aire en el Valle de Anáhuac. Los que lo siguieron: Martín Mendia, Miguel Lebrija, Carlos León, Santiago Poverejsky, Guillermo Obregón, Pablo Lozano, Juan Guillermo Villasana y los Aldasoro, todos ellos eran civiles.

Con los acontecimientos políticos de 1910, los pilotos civiles quedaron prácticamente inactivos, al serles requisadas sus máquinas voladoras.

Durante la gesta revolucionaria, don Venustiano Carranza, mediante decreto, creó el Cuerpo de Aviación Militar, entonces hasta fines del segundo decenio del siglo la aviación en México fue exclusivamente militar.

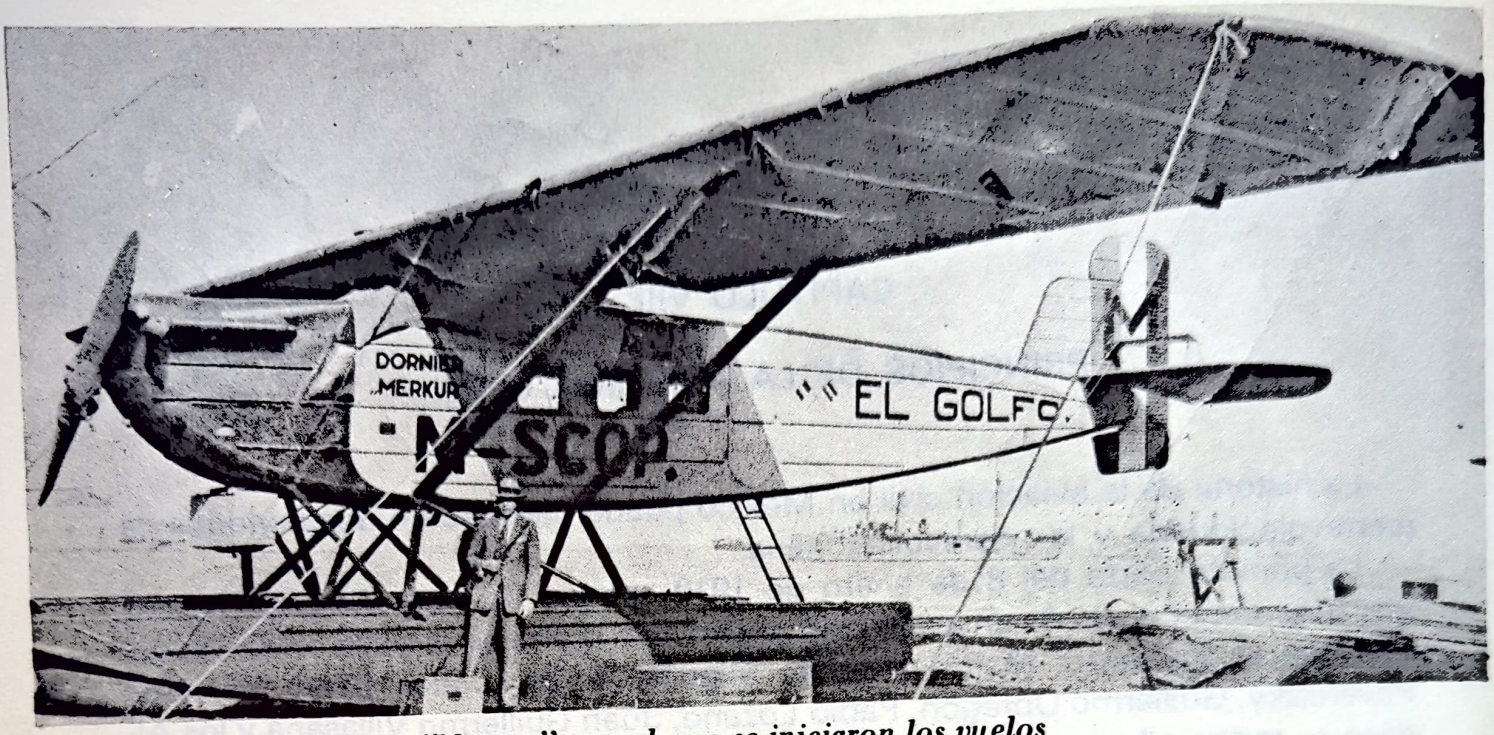
Sin embargo nuestros precursores del aire, tanto civiles como militares comenzaron desde 1919, a buscar nuevos horizontes para la aeronáutica. Deseaban hacer de ésta ya no una herramienta de destrucción, sino un instrumento de progreso, habían leído cómo en Europa y Norteamérica se transportaban pasajeros y correo de una ciudad a otra. Cómo se empezaba a tejer la red de comunicaciones aéreas entre lugares apartados, llevando paz y civilización.

A fines de 1919 fue presentada a la consideración de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, una de las primeras solicitudes de permiso para la explotación de un servicio aéreo para el transporte de los principales diarios desde la capital hacia Pachuca, Toluca y la ciudad de Puebla.

Al quedar en 1920 incorporada la aeronáutica civil a la SCOP, se inició de hecho la época posrevolucionaria de nuestra aviación civil. Para poder resolver lo conducente en las primeras solicitudes de concesiones para servicios aéreos, y ante la falta de antecedentes al respecto, se quiso resolver el problema con base en la legislación ferrocarrilera vigente. Esto trajo consigo grandes tropiezos y dificultades. Transcurrido el tiempo, el sistema fue abandonado en favor de una legislación y reglamentación específica para la aeronavegación y así fue como:

LA SCOP ENCARGA AL INGENIERO JUAN GUILLERMO VILLASANA LA ORGANIZACION DEL DEPARTAMENTO DE AVIACION CIVIL

El 20 de septiembre de 1920 siendo secretario de Comunicaciones el general e ingeniero Pascual Ortiz Rubio, se organizó económicamente una Sección Téc-



Hidroavión Dornier "Mercur" con el que se iniciaron los vuelos experimentales en la ruta comercial Veracruz-Progreso; Veracruz-Tampico. Fue la Concesión 5 Contrato 6 del 24 de marzo de 1928, a Enrique Schondube

Grupo de pilotos frente a los aviones Stinson Detroiter con los que se volaba la ruta México-Laredo inaugurada por la SCOP el 1o. de septiembre de 1928



nica de Navegación Aérea, dependiente de la Dirección de Ferrocarriles, nombrándose jefe de la nueva oficina al ingeniero Juan Guillermo Villasana quien, con la colaboración de los ingenieros Vicente Ortiz y Edmundo de la Portilla, de la Dirección de Ferrocarriles, se estudió y establecieron las primeras bases para concesiones de servicios aéreos en la República, desde el punto de vista técnico, jurídico y económico.

Aceptadas las bases, se publicó la primera convocatoria para la prestación un servicio regular entre México, Tuxpan y Tampico. A ella concurrieron tres interesados, siendo aceptada finalmente la proposición de la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., que fue la primera empresa que estableció un servicio aéreo regular para pasajeros y correo en el país.

En consecuencia, el 21 de agosto de 1921 se inauguró la primera ruta comercial de la aviación civil mexicana, al amparo de la concesión No. 1, Permiso Contrato No. 1, cubriéndose la ruta: México-Tuxpan-Tampico-Laredo-Matamoros-Saltillo-Monterrey-San Luis Potosí, en aviones biplanos de dos plazas, Lincoln-Standard, de 150 caballos, que únicamente podían transportar un pasajero, 30 kilos de equipaje y 20 kilos de correspondencia.

Humberto Jiménez, un pagador de la compañía de petróleo "El Aguila", fue el primer pasajero con boleto pagado que recorrió la ruta México-Tuxpan-Tampico, en el asiento trasero del Lincoln-Standard.

Simultáneamente con este trascendental vuelo se llevaron al cabo exhibiciones aéreas en 38 ciudades de la República, con objeto de despertar el interés y entusiasmo en el público creando la mentalidad aeronáutica y el ambiente propicio al desarrollo del transporte aéreo comercial.

Varios vuelos de exploraciones a diferentes lugares del país fueron realizados, algunos de ellos con carácter experimental. Entre éstos, el de Fernando Proal, el 20 de diciembre de 1921, en un biplano Salmson de manufactura nacional. El vuelo fue México-Veracruz. El regreso del puerto jarocho fue vía Tampico y San Luis Potosí.

Todo lo anterior trajo los siguientes halagadores resultados: Durante el primer año de actividades aéreas, los kilómetros recorridos fueron 195,600; las horas de vuelo 1,956, y los pasajeros transportados 1,248. Sucesivamente en los años posteriores vino un incremento de tráfico aéreo en toda la República que en 1930 fue como sigue: kilómetros recorridos 4.000,531; horas de vuelo 23,610; pasajeros transportados 20,920; correspondencia 74,929 kgs; express 72,531 kgs.; equipaje 196,583 kgs. Con empleados comisionados de diversas dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, lo que fue rudimentaria "sección" tomó la categoría de verdadero "Departamento", debidamente organizado en todas sus funciones. La creación oficial de esta dependencia tuvo lugar el día 1o. de julio de 1928, mediante el acuerdo presidencial publicado en el Diario Oficial, siendo nombrado primer jefe titular el ingeniero Juan Guillermo Villasana.

No pudo ser más brillante el principio de las actividades de este Departamento, pues aparte de las funciones técnicas y administrativas bajo su control, se estableció el 1o. de septiembre de 1928 la primera ruta aérea de México-Nuevo Laredo, con seis aviones Stinson Detroiter, de 220 caballos, operados íntegramente por personal mexicano; pilotos y mecánicos.

El pronunciamiento escobarista de 1929 puso término a la explotación de la ruta SCOP a Nuevo Laredo. Los aviones Stinson pasaron al efectivo de la F.A.M. y el personal, en su mayoría militar, se reincorporó al ejército. Pero, a pesar de todo, se multiplicaron las solicitudes de concesión de rutas aéreas en total de 21,370 kilómetros en toda la República.

Los cambios políticos en la administración pública hicieron sentir su influencia en la aeronáutica comercial, pero de manera principal y lamentable, en el Departamento de Aeronáutica Civil cuyo presupuesto en lugar de crecer para responder al incremento de las actividades aeronáuticas, se vino restringiendo paulatinamente con la consiguiente supresión de empleados y aun de oficinas.

Los cambios de programa para afrontar esa situación se multiplicaron, en detrimento de la buena marcha del Departamento, los cambios frecuentes de personal directivo que en nueve años tuvo catorce jefes de Departamento, influyó en la buena marcha de éste.

Doce empresas aéreas mexicanas operaban servicios regulares al 1o. de enero de 1937. Ellas eran:

COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION, S.A.

México-Matamoros, vía Tampico.
México-Tampico, vía Tuxpan.
México-Mérida, vía Tejería.
Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Carmen, Campeche y Mérida.
México-Los Angeles, vía Guadalajara,
Mazatlán, Hermosillo y Mexicali.
México-Tapachula.

TRANSPORTES AEREOS DE CHIAPAS

México-Tapachula, vía Oaxaca
y Tuxtla Gutiérrez.

LINEAS AEREAS MINERAS, S.A.

Mazatlán-La Paz.
Mazatlán-Durango.
Mazatlán-Tayoltita.

FRANCISCO T. MANCILLA

Mérida-Payo Obispo,
Hopelchen y Dzibalchen.

SISTEMA FRANCISCO BUCH DE PARADA (COMUNICACIONES AEREAS DE VERACRUZ)

Jalapa-Tuxpan, vía Gutiérrez Zamora,
Papantla y Poza Rica.
Jalapa-Córdoba, vía Huatusco.
Jalapa-Nautla, vía E. Zapata y Martínez de la Torre.
Jalapa-Misantla.

TRANSPORTES AEREOS PACIFICO, S.A.

Oaxaca-Acapulco, vía Ometepec,
P. Nacional, Tututepec, y Pochutla.
Acapulco-Ometepec, vía Ayutla y San Luis Acatlán.

CARLOS PANINI

México-Morelia, vía Arcelia.
Pungarabato y Huetamo.

SISTEMA CIA. AERONAUTICA DEL SUR, S.A. (J. HANS MATTES)

Villahermosa-Tenosique, vía Emiliano Zapata.
Villahermosa-A. Obregón.
Villahermosa-Comalcalco, vía Jalapa.
Villahermosa-S. de Agua, vía Tacotalpa y Macuspana.
Villahermosa-Pichucalco, vía Teapa.
Villahermosa-Huimanguillo, Cunduacan y Cárdenas.

LINEA POSTAL EXPERIMENTAL (DANIEL P. FORT)

Guadalajara-Puerto Vallarta, vía Mascota y Talpa.

AERONAUTICA DE LA SIERRA, S.A.

Parral-Guadalupe y Calvo.

TAXI AEREO DE OAXACA

Oaxaca-Tehuacán.
Tehuacán-Cacahuatepec.

ALFREDO ZARATE LEYVES

Acapulco-Petatlan.

Adicionalmente la Pan American Airways cubría las siguientes rutas internacionales:

PAN-AMERICAN AIRWAYS

Brownsville-México, vía Tampico.
Mérida-Miami, vía Habana.
México-Guatemala.
Mérida-Belice.

EL DESARROLLO DE LA LINEAS AEREAS COMERCIALES

Indudablemente el factor más importante en el desarrollo de la aviación comercial en México fue la actuación del general Francisco J. Múgica como secretario de Comunicaciones y Obras Públicas. En primer lugar, al establecer leyes y reglamentos que hicieron verdaderamente nacional el sistema de transportes aéreos, ya que únicamente a ciudadanos nacidos en México se les permitió ejercer la profesión de pilotos de transportes, y segundo, por la marcada devoción que le demostró a las vías aéreas de comunicación, consciente que serían la forma de acercar al país entre sí y lograr una mayor unidad nacional.

En efecto, si durante el periodo 1941-42 hubo un incremento importante en el tráfico aéreo nacional, el que se registró de 1942 a 1943 superó a toda previsión y a las más optimistas esperanzas.

Como consecuencia de este adelanto de la aeronáutica civil en la República, se planteó una situación especialmente importante, que involucraba problemas de gran trascendencia entre ellos: lo referente a aeropuertos, a la reglamentación técnica y administrativa para atender convenientemente una red aérea de 60,000 kilómetros de extensión y sobre la que diariamente se movían más de 140 aviones de transporte, cien aviones privados más de 60 aeroplanos de instrucción, con un recorrido de 4,000 kilómetros durante las horas hábiles del día.

Durante el año de 1943, las actividades de la aeronáutica civil arrojaron las siguientes importantes cifras:

Kilómetros recorridos 18,713; horas de vuelo 93,199; pasajeros transportados 240,620; kilogramos de correspondencia 398,273; express 5.550,015 kilogramos; equipaje 3.906,884 y vuelos 62,204. Para servir adecuadamente todo ese gran movimiento aéreo fue preciso construir aeropuertos y campos de aterrizaje, contándose entre los primeros el de Monterrey, N.L. Las Bajadas, Ver.; Tampico, Tapachula, Puebla, Mérida, Mazatlán, Hermosillo, Oaxaca, Minatitlán, El Carmen, Camp.; Campeche, Camp.; Chetumal, Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Mexicali, y más de 80 campos vecinales de aterrizaje distribuidos en todos los estados de la República. En su operación diaria estos campos para aterrizaje, ya fueran de emergencia o eventuales, contribuyeron a la seguridad de vuelo en la extensa red aeronáutica.

Para dar cumplimiento a la Ley sobre la materia, se hizo indispensable la capacitación de numeroso personal para la tripulación de estas aeronaves comerciales, así como del personal técnico aeronáutico en todas las especialidades.

Para ello se dieron facilidades para el establecimiento de escuelas técnicas aeronáuticas; la propia SCOP, el 1o. de diciembre de 1943 abrió la Escuela de Aviación Civil "Cinco de Mayo" en Puebla, que produjo en el término de 90 días la primera antigüedad de 10 pilotos privados, perfectamente capacitados para tomar el curso superior como pilotos comerciales.

En octubre de 1933 se habían registrado en el Departamento de Aeronáutica Civil 160 licencias de transportes públicos ilimitados, de las cuales sólo 33 estaban en poder de pilotos aviadores mexicanos; el resto eran extranjeros.

Más adelante, al sintetizar la historia de las primeras empresas aéreas, veremos cómo nuestra aviación civil debe mucho a norteamericanos que como: George Rihl, Theodore Hall, Gordon S. Barry, y numerosos pilotos aviadores, entre ellos figuras famosas de la aviación mundial como: Wiley Post, Janes L. Griffin, Janes J. Mattern, Janes C. Angel, Cloyd P. Clevenger, Frank Hawks y el germano Fritz Bieler (que posteriormente radicó entre nosotros adquiriendo la nacionalidad mexicana), supieron encauzar y guiar nuestros primeros pasos en la industria del transporte aéreo comercial.

La historia de la aviación civil mexicana está muy ligada a la historia de la aviación civil de los Estados Unidos de Norteamerica.

LOS PRIMEROS CONTRATOS Y LAS PRIMERAS CONCESIONES

CONCESION No. 1. Contrato 1. Cía. Mexicana de Transportación Aérea, S.A. México-Tuxpan-Tampico-Matamoros-San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey, Laredo. Julio 12-921.

CONCESION No. 2. Contrato 2. Agosto 2-921. Mario Bulnes. México-Tampico.

CONCESION No. 3. Contrato 3. Julio 11-924. William L. Mallory. México-Tampico.

CONCESION No. 3. Contrato 4. Agosto 16-924. Cía. Mexicana de Aviación, S.A. México-Tuxpan, Tampico, Matamoros.

CONCESION No. 4. Contrato 5. Agosto 16-926. A.H. Zambrano. México-Pachuca, Tuxpan, Tampico.

CONCESION No. 5. Contrato 6. Marzo 24-928. Enrique Schondube. Veracruz-Progreso. Veracruz-Tampico.

CONCESION No. 6. Contrato 7. Noviembre 29-928. Roberto V. Pesqueira. México-Ciudad Juárez. México-Nogales-Tijuana.

CONCESION No. 7. Contrato 8. Noviembre 29-928, Interaméricas de Transporte Aéreo, S.A. México-Nogales-México-Suchiate.

CONCESION No. 8. Contrato 9. Noviembre 29-928. James G. Oxnard. México-C. Juárez. México-Mazatlán.

CONCESION No. 9. Contrato 10. Noviembre 29-928. Cía. de Transportes Picwick Latino Americana, S.A. México-Nogales. Tijuana-Ensenada. México-Tapachula.

CONCESION No. 10. Contrato 11. Noviembre 29-928. Fernando González. Abanado el trámite por no definir ruta.

LEYES Y REGLAMENTOS RELATIVOS DE LA AVIACION CIVIL

Siendo presidente de la República el general Lázaro Cárdenas, se publicó en el Diario Oficial del 19 de febrero de 1940, la Ley de Vías Generales de Comunicación, que abrogó la de 29 del 20 de agosto de 1932 y que a su vez abrogó la del 29 de agosto de 1931.

En la citada Ley están contenidas las disposiciones generales que rigen las comunicaciones por agua, aéreas, eléctricas, postales y terrestres. En el libro cuarto, se encuentran codificados todas las disposiciones y reglamentos que rigen las Comunicaciones Aéreas.

LEYES - REGLAMENTOS - DECRETOS- Y ACUERDOS

Ley de Subsidio a Empresas de Aviación, Reformas a los artículos 311, 316, 317, 351, de la Ley de Vías Generales de Comunicación (1932-1942), Reglamento al artículo 320, Reglamento de Vuelo y Aterrizajes de Aviones, Reglamento de Seguridad y Policía de Navegación Aérea Civil, Reglamento para las Tarifas de los Servicios Públicos de Transporte, Reglamento de Operaciones de Aeronaves Civiles, Reglamento de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radio Ayudas para la Navegación Aérea, Reglamento de Tránsito Aéreo, Reglamento de Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos, Reglamento de Registro Aeronáutico Mexicano, Reglamento de Escuelas Técnicas de Aeronáutica, Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos, Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, Reglamento del Servicio Metereológico Aeronáutico (1941-1957).

Decreto que fija la obligación que tienen los pilotos aviadores militares de prestar sus servicios en el activo de la FAM. Decreto que dispone que los trabajos aerofotograméticos que se realizan en el país queden bajo la vigilancia de la SDN y SCOP (1944-1949).

Acuerdo para la Integración de la Comisión de Estudios Sobre Problemas de Transporte Aéreo, Tarifa No. 2 para el Cobro de Aterrizaje (modificada en varias ocasiones, hasta llegar la que rije actualmente bajo la administración de ASA), Acuerdo Sobre Transporte Aéreo Civil México y Portugal.

Acuerdo que crea la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional y su Reglamento (1945-1954).

CONVENIOS AEREOS INTERNACIONALES

Varios han sido los convenios aéreos que México ha celebrado con otros países. De los primeros de que se tiene noticia, Ibero-Americano de Navegación Aérea, del 1o. de noviembre de 1926 celebrado en Madrid, España, hasta los más recientes Convenios Bilaterales de transporte aéreo. Subsecuentemente al de Madrid ha celebrado: la Convención Sobre Aviación Comercial de La Habana, Cuba, el 15 de febrero de 1928; Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en el Auxilio y Salvamento de Aeronaves en el Mar, celebrado en la ciudad de Bruselas, Bélgica, ratificado por el gobierno del presidente Miguel Alemán el 7 de marzo de 1942. México tiene celebrados Convenios Bilaterales sobre transporte

aéreo civil con los siguientes países: en nuestro continente: Argentina, Brasil Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, Nicaragua, Panamá, El Salvador y Venezuela. Con países extracontinentales: Alemania, Australia, Bélgica, España, Francia, Gran Bretaña, Holanda y Japón.

Existen, además, convenios firmados con: Dinamarca, Filipinas, Guatemala, Italia, Noruega, Perú, Portugal y Suiza, pero estos países no han hecho uso de las rutas aéreas ni han explotado los servicios de aereotransporte.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE AVIACION CIVIL. LA OACI

Del primero de noviembre al 7 de diciembre de 1944, a iniciativa del Gobierno de los Estados Unidos de América, tuvo lugar en la ciudad de Chicago, Illinois, la primera Conferencia Internacional de Aviación Civil.

México estuvo representado en la Conferencia, a la que asistieron 52 países, por las siguientes personas: coronel Pedro A. Chapa, jefe de la delegación; señor José L. Cosío, de la Secretaría de Relaciones Exteriores; el señor Luis Andrade, de la Secretaría de Economía Nacional y por el capitán P.A. Guillermo González, de la SCOP.

Los instrumentos del Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional fueron aprobados por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el 12 de abril de 1946 y ratificados por el Ejecutivo, el 16 de mayo de ese mismo año.

En la segunda parte, capítulo VII, artículo 43, el convenio creó un organismo que se denominó Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con el fin de desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea, logrando el progreso seguro y ordenado de la aviación civil internacional. El licenciado Enrique M. Loseza fue el primer designado como representante de México al Consejo Permanente de la OACI, cargo en el que permaneció de 1947 a 1959. De 1959 a 1962, México estuvo ausente del Consejo Permanente, fue hasta el año de 1962 que nuestro país fue nuevamente electo, ocupando nuestra representación el licenciado Antonio Francoz Rigalt.

México, como país miembro de la organización, ha ajustado cuando ello ha sido compatible, sus leyes y reglamentos aeronáuticos a las recomendaciones de la OACI.

MEDALLA "EMILIO CARRANZA"

El 21 de diciembre de 1949 se creó la medalla "Emilio Carranza". Los primeros en recibirla el 13 de noviembre de 1951, fueron los precursores de la aviación nacional: Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Eduardo Aldasoro Suárez, Juan Pablo Aldasoro Suárez, Antonio Sánchez Saldaña, Pedro Souza García y Rafael Suárez Medrano.

En esa ocasión recibió la cruz y placa grado máximo de la condecoración, el capitán P.A. Rodolfo Torres Rico, por haber sido el primer piloto aviador mexicano que alcanzó las 20,000 horas de vuelo. Cinco años después el capitán P.A. Arturo Jiménez Nieto, recibió igual distinción por haber acumulado primero que ningun otro piloto la suma de 25,000 horas de vuelo.

RADIO AERONAUTICA MEXICANA

RAMSA inició sus operaciones en 1949, nacida un año antes como filial de Aeronáutica Radio Inc., esta empresa reunió en una entidad las facilidades e instalaciones de radionavegación y meteorología de las principales empresas aéreas comerciales, tanto nacionales como extranjeras. El 8 de abril de 1952, el Gobierno Federal a través de la SCOP, otorgó a RAMSA concesión para proporcionar los servicios radioaeronáuticos y de meteorología en todo el país. Durante muchos años esta empresa de trayectoria muy controvertida en los círculos aeronáuticos mexicanos, prestó los servicios para los cuales fue concesionada.

Por decreto del 15 de noviembre de 1966, del entonces Presidente de la República, Gustavo Díaz Ordaz, RAMSA pasó a ser una empresa de participación estatal, al adquirir el Gobierno Federal el 51% o más del capital social de la empresa.

DE 1928 A NUESTROS DIAS

Como ya hemos dicho anteriormente, el 1o. de julio de 1928, por acuerdo presidencial, fue creado el Departamento de Aeronáutica Civil bajo la dependencia política de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El vertiginoso desarrollo de la aviación hizo indispensables cambios orgánicos en el Departamento. En consecuencia, el 6 de agosto de 1952, el Departamento pasó a ser Dirección de Aeronáutica Civil y el 1o. de enero de 1956 llegó a su categoría actual de Dirección General de Aeronáutica Civil.

A lo largo de cuarenta y cuatro años de actividad, la autoridad aeronáutica del país ha estado jefaturada por: .

Directores: ingeniero Juan Guillermo Villasana López, fundador; general P.A. Roberto Fierro Villalobos, mayor P.A. Luis Farell Cubillas, general e ingeniero Juan F. Azcárate Pino, teniente coronel P.A. Fernando Proal Pardo, mayor P.A. Jesús Romo González, mayor P.A. Adolfo Piña Durán, mayor P.A. Adán Gálvez Pérez, Gral. P.A. Gustavo Salinas Camiña, ingeniero Juan Guillermo Villasana López, mayor P.A. Feliciano Flores Díaz, teniente coronel P.A. Eliseo Martín del Campo, general Alberto Salinas Carranza, general P.A. Alfredo Lezama Alvarez, ingeniero Juan Guillermo Villasana López, coronel P.A. Javier González Gómez, licenciado Angel Martín Pérez, general Alberto Salinas Carranza, ingeniero Ramón Pérez Morquecho e ingeniero Guillermo Prieto Argüelles.

FORMACION DE LAS PRIMERAS LINEAS AEREAS COMERCIALES

Es propósito del autor que la narración histórica que a continuación sigue, de cómo se fueron desarrollando las primeras líneas aéreas en nuestro país, sea hecha por quien participó de manera íntima en las organizaciones originales de muchas de las primeras empresas de transporte aéreo en nuestro país.

Es Salvador Mariscal Flores, ingeniero de aeronáutica, constructor de aviones, instructor de vuelo y piloto del primer avión de bandera mexicana que en vuelo comercial inició la ruta trasatlántica de México a Europa, quien nos relata esos primeros pasos de nuestra aviación comercial. Personaje polifacético a



Capitán P.A. Rodolfo Torres Rico primer piloto aviador mexicano que alcanzó las 20,000 horas de vuelo



Un grupo de pilotos aviadores civiles y empleados del Departamento de Aeronáutica Civil con su catorceavo jefe, el general P.A. Alfredo Lezama Alvarez



George L. Rihl con los capitanes P. A. Roberto Pini Pignol y Andrés Fabre Tiran

quien el general Francisco J. Múgica, a la sazón Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, designó como comandante del Aeropuerto Central en el año de 1938.

"En el año de 1937, estando en Veracruz llevando a cabo la instalación del equipo de Operaciones y Meteorología para la Cía. Mexicana de Aviación, una tarde tormentosa aterrizó un avión Lockheed Vega en el aeropuerto de Tejería piloteado por Francisco Sarabia. El avión, que se dirigía al sureste (Tuxtla Gutiérrez y Mérida), conducía a un pasajero de pequeña estatura quien, mientras Sarabia pedía informes de tiempo y cargaba combustible, me interrogó sobre la forma de operar el Aeropuerto. Me llamó la atención el interés de esta persona por lo bien fundadas de sus observaciones y traté con todo detalle de darle los informes que solicitaba, después de lo cual se despidió amablemente. El y Sarabia se retiraron a la población para pernoctar en espera de mejores condiciones de tiempo.

"Semanas después fui llamado por la gerencia de la Compañía Mexicana de Aviación a las oficinas en México, en donde personalmente el licenciado Gustavo Espinosa Mireles puso en mis manos unos documentos que debía llevar personalmente a la Secretaría de Comunicaciones. Fue enorme mi sorpresa cuando al entregar al secretario de Comunicaciones los documentos reconocí, tras su impecable uniforme militar, al hombre de baja estatura que había casualmente conocido en Veracruz.

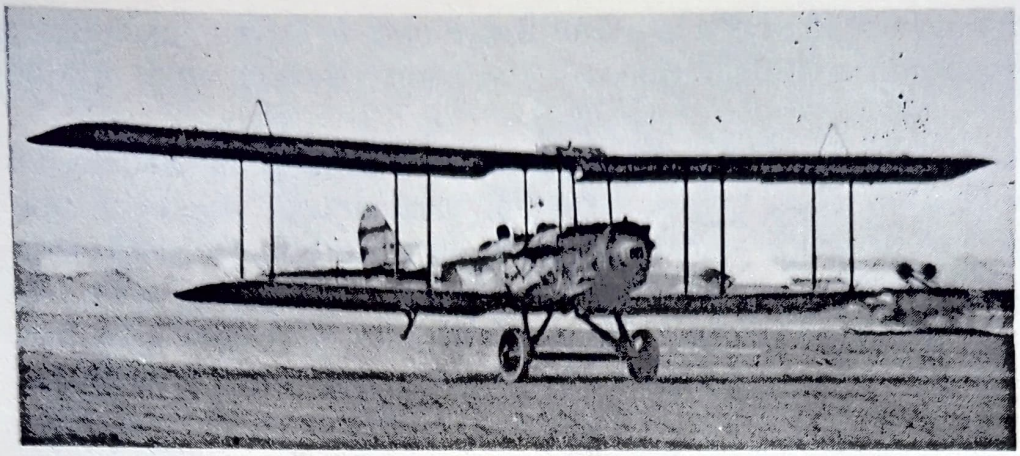
"Me informó el señor general Múgica que la Compañía Mexicana de Aviación había accedido a su petición y que desde ese momento pasaría a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para organizar y manejar el Aeropuerto Central de México, como su primer Comandante, puesto que desempeñé durante varios años.

"Fue éste el motivo que me permitió presenciar el comienzo del desarrollo de la aviación comercial mexicana".

SE FUNDA LA COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION

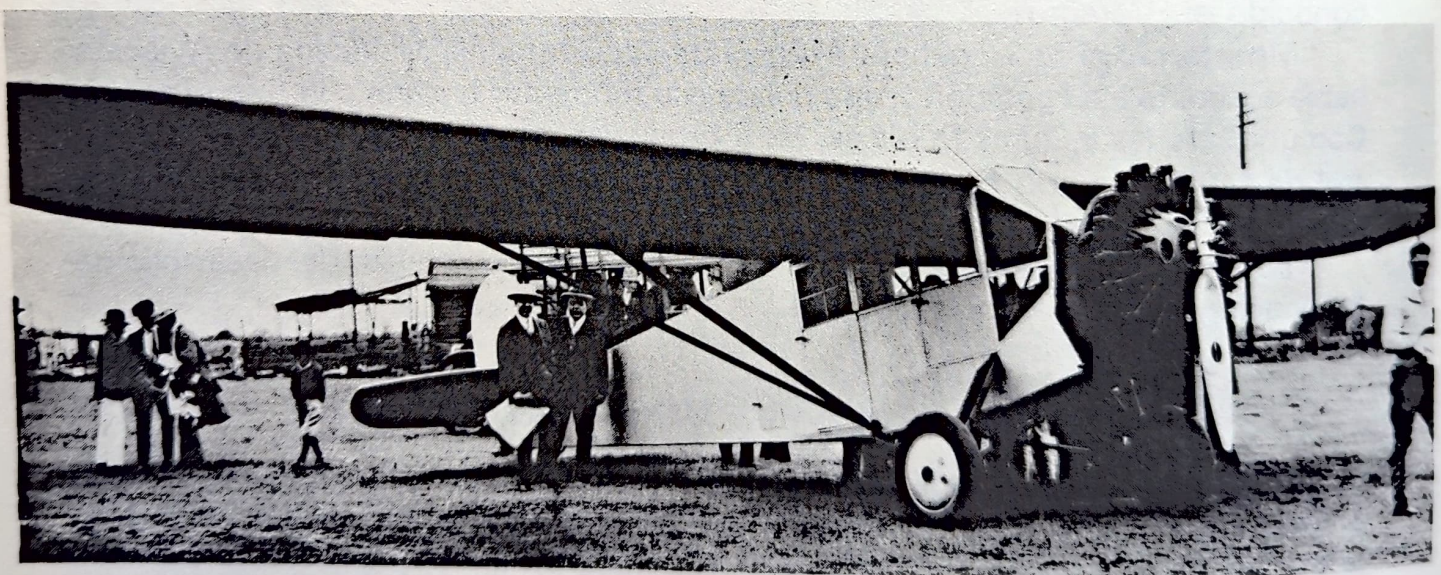
En 1924 los señores George L. Rihl y William L. Mallory organizaron una empresa a la que dieron el nombre de Compañía Mexicana de Aviación. Constituida la Sociedad Anónima, se procedió a la adquisición de equipo de vuelo y la localización y arreglo de campos de aterrizaje. La incipiente negociación obtuvo dos aviones Lincoln-Standard con motor de 150 caballos, cabina abierta, con capacidad para un pasajero y capaces de desarrollar una velocidad de 95 kilómetros por hora. Como aeropuerto se utilizó en Tampico el viejo campo de aterrizaje cercano al puente de Moralillo, que fue el primer aeropuerto civil de la República.

Entre los primeros colaboradores de Rihl estaba un joven de 22 años que trabajaba en una empresa petrolera como pagador. Se llamaba Wilbur Morrison y gustaba de ser el pasajero de cuantos vuelos efectuaba Harry Lawson, quien había celebrado contrato con algunas compañías petroleras para conducir por aire el dinero con que éstas efectuaban sus pagos semanarios en los campos de trabajo. Los vuelos se iniciaban en Tampico y el avión pasaba por sobre campos



El Lincoln Standard con el que empezó su vida la Compañía Mexicana de Aviación, en agosto de 1924

Lincoln
Standard de CMA
M-SCAE
M-SCAI
M-SCAK
M-SCOA
M-SCOC
M-SCOD
M-SCOL
M-SCOQ
M-SCOV



Después del Lincoln Standard, el paso adelante de CMA fue este magnífico monoplano Fairchild de cabina cerrada. La foto fue tomada en "El Moralillo" en 1928

Fairchild 71 de CMA

XA-BCG
XA-BCH
XA-BCI
XA-BCK
XA-BCM
XA-BCN
XA-BCO



Wilbur L. Morrison, "El Jefe" de la división latinoamericana de Pan American World Airways

arreglados de antemano, donde dejaba caer las valijas de cuero que contenían el dinero. El pagador se concretaba a soltar la valija cuando el piloto daba la señal, que consistía en bajar rápidamente su mano derecha. Empleados especiales esperaban en el campo a hora determinada, el paso del aeroplano.

Un día en que tocaba su turno a Morrison, no le fue posible salir de la ciudad habiéndole parecido fácil buscar sustituto. Aquel día la valija contenía la respetable suma de $80,000.00 cantidad que, por error, cayó en la maleza, no habiendo sido posible encontrarla, a pesar de la intensa búsqueda que se organizó con este objeto. El joven pagador fue "ignominiosamente" destituido.

Cortada tan intempestivamente su "carrera aérea" Morrison se estableció por su cuenta en un negocio de automóviles y refacciones pero, habiendo fracasado, ingresó a la recién fundada CMA (Compañía Mexicana de Aviación) llamado por el señor Rihl. Posteriormente prestó sus servicios en PAA (Pan American Airways) en Centroamérica. Más tarde regresó a México para hacerse cargo de la gerencia de Aerovías Centrales, empresa que en aquel año de 1932 acababa de ser adquirida por la PAA.

Cuando Aerovías Centrales se fusionó con la CMA, en 1935, Morrison asumió la gerencia general de la CMA, puesto que dejó en 1943, al ser ascendido a gerente divisional de la PAA. Al crearse la nueva división latinoamericana de la PAA, que controla todas las actividades aéreas de dicha empresa en los países del sur y del Caribe, Morrison pasó a hacerse cargo de ella, con sede en Miami.

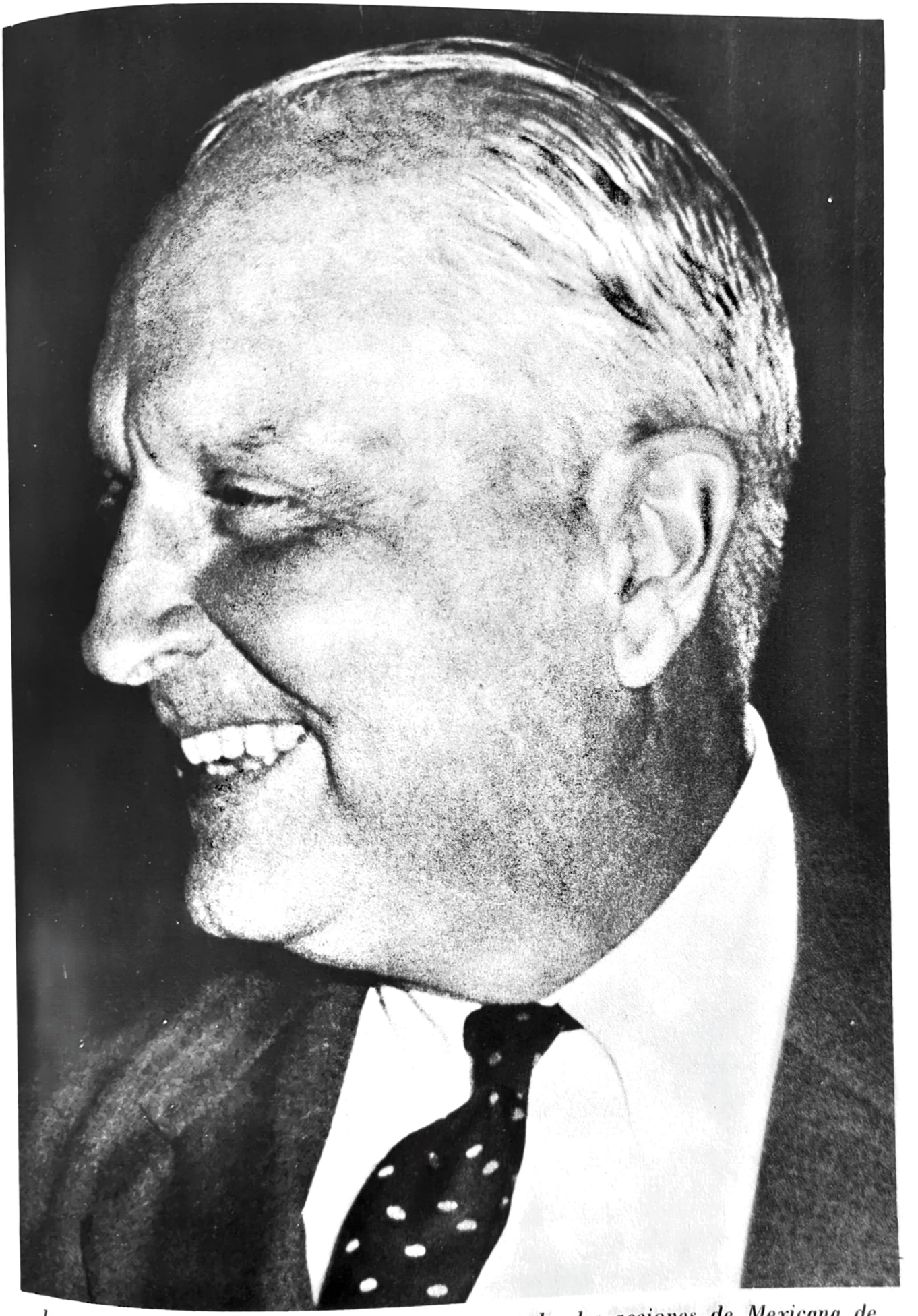
Otro de los colaboradores de Rihl, fue Erwin Baludder, quien había llegado a México en el año de 1916, estableciéndose en Tampico como representante comercial de la línea marítima Hamburg Amerika, de la que su padre era uno de los directores. Trabajó después con la National Paper and Type Co. y con la compañía petrolera de Carl Schalet. Ocupaba este empleo cuando fue llamado por Rihl, éste se encontraba empeñado en organizar la CMA.

El año de 1925 Baludder ocupó el puesto de gerente de la CMA, conservándolo hasta 1929, fecha en que pasó como gerente de la división mexicana de la PAA, con sede en México.

Cuando en 1932 fue ampliada la división llamada occidental, que incluía a Texas, México, Centroamérica, Panamá, la zona del Canal y parte de Sudamérica, Baludder fue su jefe, pasando después a Nueva York, en donde el 7 de mayo de 1947 se le nombró vicepresidente de la PAA.

Baludder, después de Rihl; es a quien más debe la CMA. No solamente organizó y orientó la administración de la empresa, sino que fue el maestro de quienes, después de él, tuvieron en sus manos sus destinos, incluyendo a Morrison y a Silliman.

Eltor R. Silliman, oriundo de Texas, estudió minería, pero en 1920 abandonó sus estudios para aventurar en México, llegando a la zona petrolera, en donde trabajó corto tiempo. Pasó después a Ciudad Victoria donde se dedicó a la industria henequenera hasta que fue llamado a cooperar en la organización de Aerovías Centrales, el año de 1932. Empresa hecha al vapor, con la que Pan American quería obtener de las autoridades mexicanas, la operación en concesión de las rutas que habían sido de la desaparecida CAT. Siendo parte del plan el lograr que Aerovías Centrales aterrizara en el Aeropuerto de El Paso, Texas. En



Juan T. Trippe compró para Pan American todas las acciones de Mexicana de Aviación

1933 fue llamado por la PAA para encargarlo de su representación ejecutiva ante los países de la antigua división occidental. El primero de enero de 1944 el consejo directivo de la CMA lo nombró gerente general en sustitución del señor Morrison. Lo que constituyó el mayor orgullo de Silliman fue la eficiencia, difícilmente de igualar, con que funcionó su sección de entrenamiento al personal y el hecho de que durante su administración se logró que la Compañía Mexicana de Aviación fuera la única empresa aérea en el mundo que, sin estar subsidiada, no tuvo un solo acreedor.

Una adquisición muy importante de la CMA en sus primeros años, fue indudablemente la de los señores licenciado Gustavo Espinosa Mireles y Roberto V. Pesqueira, a quienes se debe, en gran parte, muchos de los triunfos que la empresa obtuvo aquellos años gracias a sus relaciones con los diferentes organismos del gobierno.

El joven estudiante de arquitectura Pedro A. Chapa, no queriendo incorporarse a la Revolución como "un fusil más", se fue a la Scoula D'Aviazone Gabardini, de Novara, Italia, en donde a fines de 1913 se tituló piloto aviador.

Cuando Chapa regresó a México se presentó al Primer Jefe y al director de Aviación, teniente coronel Alberto Salinas Carranza, pero habiendo sido nombrado jefe del Estado Mayor del general Emiliano P. Navarrete pasó a Tamaulipas.

Durante el sitio intentó utilizar un avión Moran Saulnier, motor Gnome de 80 C.F. que había comprado el general Navarrete, pero se estrelló con él al intentar despegar en una pista demasiado corta, que no podía extenderse por estar enfrente las trincheras enemigas. Al finalizar la Revolución ingresó a la CMA llegando a ser su cuarto Presidente.

Debido a las buenas relaciones de Rihl en el campo bancario y petrolero y al acierto con que iba seleccionando a sus colaboradores, su empresa aérea encontró vientos favorables desde el principio y comenzó a cimentar gran prestigio entre los habitantes de aquella importante región petrolera y muy especialmente entre los puertos de Tampico y Tuxpan.

La frecuencia con que recibía solicitudes de vuelos para el transporte de funcionarios de las empresas petroleras a la ciudad de México, determinó que Rihl solicitara la extensión de su línea hasta la misma capital de la República, para lo cual sus tres Lincoln-Standard fueron reforzados con dos aviones Fairchild de cabina cerrada, con capacidad para cuatro pasajeros y con motor de 250 caballos. El viaje entre la ciudad de México y Tampico se efectuaba en el "sorprendente lapso" de cuatro horas.

Siempre progresando, a pesar de los muchos obstáculos que la nueva empresa encontraba en su camino, Rihl la dirigía con singular acierto haciendo amigos, buscando colaboradores y convenciendo a escépticos. El 15 de abril de 1928 logró inducir al Gobierno Federal a firmar un contrato postal para transportar correo desde la ciudad de México hasta Tampico, vía Tuxpan. Este fue el primer contrato postal en la historia de la aviación comercial mexicana.

De acuerdo con el contrato salió un Fairchild, el "Ciudad de México", al mando del capitán P.A. Edward Snyder del campo de Balbuena con dirección a Tuxpan y Tampico, llevando la primera valija postal y como pasajeros, al general e ingeniero Eduardo Hay, subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas, al ingeniero



Elton R. Silliman, nombrado gerente general de la CMA en 1944, para suceder en ese puesto a Wilbur Morrison



Capitán P. A. Eduardo Pineda V.



Flotilla aérea de la Compañía Mexicana de Aviación en el aeropuerto del "Moralillo", en Tampico. A la extrema derecha aparece el biplano Steraman en el que se transportaba el correo



"LA VASCONIA"

EXCELSIOR

EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL

SEGUNDA SECCION

AÑO XII.—TOMO II. Fundador, RAFAEL ALDUNCIN

EL PRIMER CORREO AEREO QUEDO INAUGURADO AYER ENTRE MEXICO, TUXPAN Y TAMPICO, TAMS.

Un Poderoso "Fairchild" de 420 Caballos Partió de Balbuena Conduciendo la Primera Correspondencia

LLEVO EL 'EXCELSIOR' DE AYER

El Mismo Aparato Llevó Como Pasajero al Señor Subsecretario de Comunicaciones y a Otros Altos Funcionarios Públicos

EL 'FAIRCHILD' HIZO SU VIAJE CON FELICIDAD

LLEVO CINCO MIL PIEZAS POSTALES

MUCHAS PERFORACIONES EN ZONAS PETROLERAS

OTRO ACCIDENTE EN LA CARRETERA DE PUEBLA

EL CONFLICTO OBRERO EN LAS OBRAS DEL R. PABUCO SIGUE EN PIE

SOLDADOS FEDERALES EN LAS CARRETERAS

PASAJERO DE UN AUTO QUE TRAS UNA DISPUTA HIERE AL CONDUCTOR

LOS DIRECTORES DE LA CRUZ ROJA TENDRAN HOY IMPORTANTE JUNTA

AVISO URGENTE

COMPRO CALDERA HORIZONTAL

Facsímil del rotativo en el que se da la noticia del primer correo aéreo que transportó la CMA en la ruta México-Tuxpan-Tampico

Guillermo Villasana, jefe del Departamento de Aeronáutica Civil, señor George L. Rihl y señor Rodolfo Becerra Soto.

Aquella fecha marcó una piedra angular en la historia de la aviación comercial mexicana.

Es justo mencionar a los generales Francisco Serrano, Carlos Vidal y Gustavo Salinas y a los señores Cosme Hinojosa y Rodolfo Becerra Soto, secretario de Guerra y Marina, subsecretario de la misma dependencia, director de aeronáutica militar, director de Correos y jefe de transportes de la propia dirección, respectivamente, quienes tanto contribuyeron a la realización de aquel singular evento.

Aquel mismo año, el día 15 de octubre, la CMA extendía sus rutas hasta Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Campeche y Mérida. A las 08:30 salieron de Tejería, Veracruz, dos aviones Fairchild 71, de CMA. "El Ciudad de Veracruz" y el "Ciudad de Mérida" rumbo a Minatitlán, Villahermosa, Campeche y Mérida.

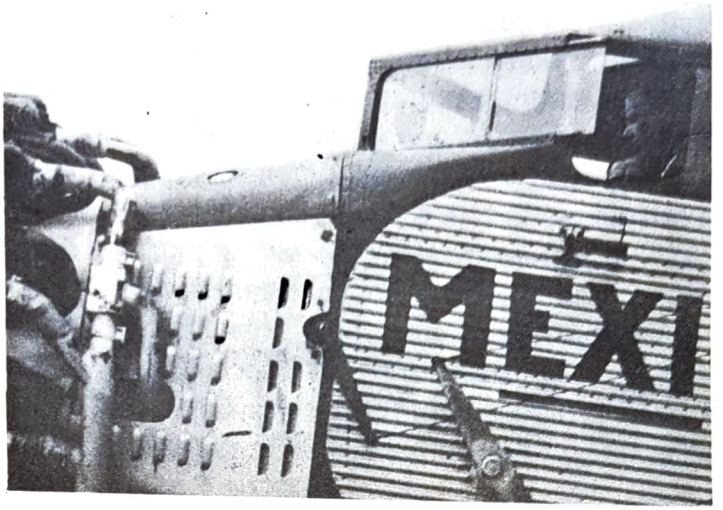
Dada la inexperiencia de las partes contratantes en formalidades aéreas, hubo necesidad de recurrir a los antecedentes ferrocarrileros, para la fijación de tarifas para pasaje, razón por la cual se autorizó a la compañía una tarifa de $0.45 por kilómetro en los primeros 400 kilómetros de vuelo y de $0.30 por los siguientes 300 kilómetros.

Siguiendo la modalidad establecida por los ferrocarriles, las cuotas en vuelos especiales eran dobles para viajes menores de 100 kilómetros, pero los ocupantes del aeroplano tenían que pagar el valor total de los asientos, estuviesen ocupados o no. La concesión autorizaba a la empresa a cobrar por conceptos de exceso de equipaje y carga aérea $5.00 por kilómetro-tonelada en vuelos menores de 100 kilómetros y en pesos menores de 5 kilogramos. La tarifa para la conducción de valores se fijaba en $1.25 por cada 100 pesos-kilómetro. El correo pagaba $0.75 por kilogramo por cada 200 kilogramos o fracción.

El manejo de una empresa aérea es cosa bien complicada; el rápido progreso de la aviación exige de los capitalistas constantes inversiones.

Deseoso de brindar a México un servicio aéreo de primer orden, Rihl buscaba constantemente capitales nuevos dentro del país. Por su parte él personalmente había llegado hasta el máximo. Era urgente modernizar los aeropuertos, establecer servicios meteorológicos, instalar torres radiodireccionales, etc. Los capitalistas mexicanos no tenían fe en el futuro de la transportación aérea y el dilema era: o la Compañía Mexicana de Aviación se resignaba a ser una empresa de ínfima categoría o arriesgaba su porvenir afiliándose a algún socio de mayores recursos.

Así fue como la PAA, que en el año de 1926 había iniciado sus operaciones con el nombre de Colonial Airways, compró la Mexicana de Aviación a principios de 1929 adquiriendo el total de sus acciones. Esta operación revistió caracteres verdaderamente importantes desde el punto de vista de los intereses americanos en el continente, pues además de la importancia comercial de México en sí, este país era entonces y sigue siendo ahora, el eslabón que une a los Estados Unidos con los países Centro y Sudamericanos. La ruta desde Texas, al través de México y la América Central es de vital importancia estratégica para la seguridad del Canal de Panamá.



El coronel Lindbergh en el puesto de mando del trimotor "México", con el que inauguró la ruta comercial internacional de la Pan American Airways, Brownsville-México, el 9 de marzo de 1929

Una serie de circunstancias favorables coincidiendo simultáneamente vinieron a hacer posible, no sólo el crecimiento fantástico de la PAA, sino la vida misma de la CMA tal como existe hoy.

La Ley Kelly aprobada por el Congreso de los Estados Unidos (marzo 8 de 1928) autorizó al Gobierno para otorgar subsidio por medio de contratos postales "Airmail Contract" a aquellas empresas aéreas que penetraran a países latinoamericanos. Esta Ley vino a favorecer especialmente a México y a Cuba.



Bellanca Airbus, de Aerovías Centrales, que en 1935 se fusionó con CMA

La PAA de inmediato se acogió a ella, logrando obtener para su primogénita CMA dos dólares por milla-libra de correo transportado entre Brownsville y la ciudad de México. Esta ventaja prevaleció hasta el 15 de febrero de 1935, fecha en que el contrato revertió a la PAA.

El gobierno guatemalteco rehusaba la entrada de la PAA a su territorio, vía México, alegando que ya existía la Pickwick que desde Los Angeles volaba hasta la capital guatemalteca tocando puntos de la costa mexicana del Pacífico y aun la misma ciudad de México. Rihl por órdenes de la PAA, solicitó a nombre de la CMA, al gobierno vecino del sur, el permiso que negaba a PAA. Pero grande fue su sorpresa el encontrarse con que la CMA recibía igual repulsa. Entonces llamó violentamente en su auxilio al licenciado Espinosa Mireles. Este hábil profesional hizo ver al gobierno guatemalteco la posibilidad de que si a la Mexicana de Aviación no se le permitía entrar a Guatemala, el Gobierno de México podría cancelar autorización a la Pickwick, para volar sobre territorio mexicano. Ante semejante "amenaza" el Gobierno de Guatemala otorgó su consentimiento.

De acuerdo con las leyes de los Estados Unidos ningún contrato postal puede ser traspasado a no ser que el subcontratista reciba la cantidad total del mismo, circunstancia que automáticamente favoreció a la CMA.

De no haber sido por tan afortunadas coincidencias, como fueron la promulgación de la Ley de Kelly, la operación de compraventa de la CMA, la repulsa sistemática del Gobierno de Guatemala a la PAA, la existencia de la Pickwick y la habilidad de Rihl y Espinosa Mireles, la CMA no habría podido recibir el beneficio de contrato postal tan "ventajoso" ni extender sus redes hasta Guatemala y mucho menos aún, conservarlas activas.

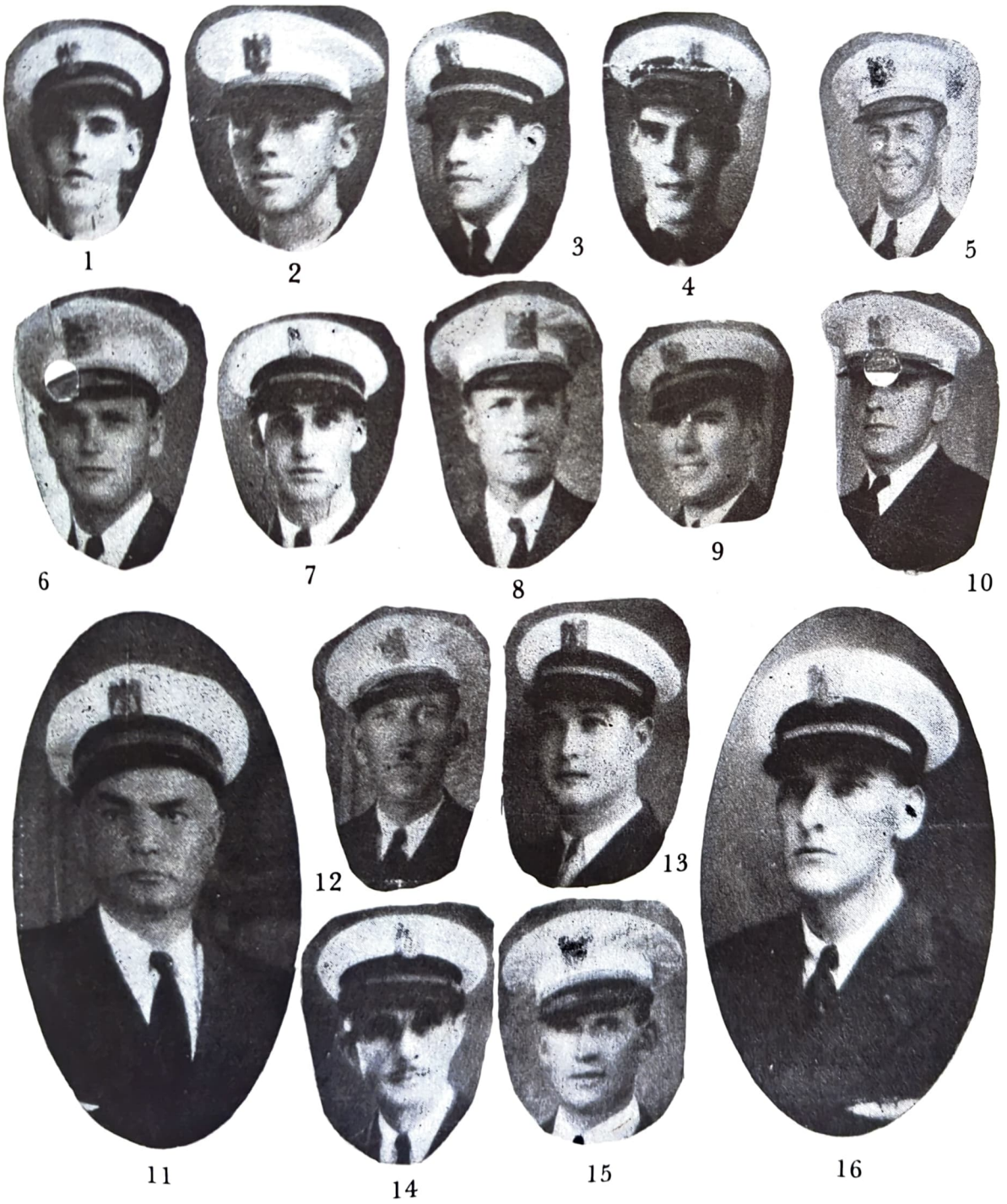
Hemos visto a la CMA organizarse en Tampico en el año de 1924 y es un hecho conocido que la PAA comenzó a operar en 1928 entre Tampa y La Habana. La primera es, pues, cuatro años mayor en edad que la segunda, circunstancia que la coloca en segundo puesto de antigüedad en el Continente Americano, La primera fue la SCATDA (Sociedad Colombo Alemana de Transportación Aérea).

La SCATDA comenzó a operar a lo largo del río Magdalena el año de 1919 obteniendo un original contrato postal del Gobierno Colombiano, que le otorgaba, entre otras cosas, la propiedad de las oficinas de correos a lo largo de sus rutas, el derecho a imprimir sus propios timbres postales y retener íntigro el producto de su venta.

La CMA puede considerarse como hija de la PAA. A su sombra creció y se desarrolló hasta el día de su emancipación. El día 15 de enero de 1968, en que pasó a ser realmente mexicana gracias a la audacia de un jalisciense llamado Crescencio Ballesteros.

Capítulo importante en la historia de la CMA es el que se refiere a su personal de pilotos. Cuando en el año de 1924 comenzó a volar con sus Lincoln-Stardard, sus pilotos eran de nacionalidad estadunidense. En primer término figuraba Joe Glass, quien hoy es piloto mayor de la American Airlines en Los Angeles; Ed Snyder, aquel piloto que tanta fama conquistó por sus vuelos en deslizador a bordo de uno de los cuales pereció en Brownsville; Bradly "Robbie" Robertson, que posteriormente pasó como piloto a la PANAGRA, encontrando la muerte en la

Cordillera Andina en 1931, al ser sorprendido por una tempestad de nieve; el viejo Neiman, finlandés de origen, quien vive hoy retirado de la aviación en Milwaukee; Kent F. Hoffman, todavía hoy entrenando pilotos en San Antonio, Texas, Jack Diammod, Jeorge Kraiger "Slim" Mallory, Karl V. Schleet y Frank Hawks, muerto en 1935 en la ciudad de Nueva York, al tocar su avión unos alambres de alta tensión cerca del campo de aterrizaje. Sobre este destacado piloto bien poco puede decirse que no haya sido ya ampliamente publicado, dadas sus hazañas que enfocaron hacia él la atención mundial en repetidas ocasiones.



Compañía Mexicana de Aviación. 1930. Cuerpo de Pilotos

COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION.
CUERPO DE PILOTOS. 1930

1. Piloto W.R. Warren, voló la ruta Tampico-Veracruz-San Salvador.
2. Piloto Henry T. Phels, voló la ruta Veracruz-Mérida-Veracruz-San Salvador.
3. Piloto A.J. Nieto, trabajó en la ruta Veracruz-Mérida.
4. Piloto S.F. Varian, trabajó en la ruta Veracruz-Mérida-Veracruz-San Salvador.
5. Piloto C.M. Drayton, voló la ruta México-Brownsville.
6. Piloto H.E. Gray, trabajó en la ruta México-Brownsville-Brownsville-Veracruz.
7. Piloto R. Torres Rico, voló la ruta Veracruz-Mérida.
8. Piloto E.A.E. Pratt, voló la ruta México-Brownsville.
9. Piloto H.W. Sheridan, voló la ruta México-Brownsville-Brownsville-Veracruz.
10. Piloto F.J. Nolan, voló la ruta México-Brownsville.
11. Piloto en Jefe, George Craigher.
12. Piloto A.D. Durst, voló la ruta de México-Brownsville-Veracruz-Tampico-Brownsville.
13. Piloto V.A. Dirrey, voló la ruta Veracruz-San Salvador.
14. Piloto W. Stone, voló la ruta Tampico-Veracruz-Veracruz-San Salvador.
15. Piloto K.V. Beer, voló la ruta México-Brownsville-Tampico-Veracruz.
16. Piloto W.W. Bradley, superintendente de las rutas Veracruz-Mérida-Veracruz-San Salvador.

Casi desde el principio (1929), la CMA utilizó los servicios de algunos mexicanos, entre quienes estaba Antonio Cárdenas Rodríguez, Rodolfo Torres Rico, Arturo Jiménez Nieto y Luis Boyer. Siguieron después Othón Hernández Amaral, Enrique Kanter Marroquín y José Zertuche.

Desde entonces hasta nuestros días el personal de vuelo de la CMA es mexicano siendo los constituyentes, en su generalidad, pilotos egresados de la Escuela Militar de Aviación. Sería largo enumerar a todos estos ameritados pilotos y se correría el riesgo de omitir a algunos de ejecutoria señaladísima y de conducta ejemplar, si se tratara de formular nómina de ellos, mencionaremos a los que formaron el pie veterano: Jorge Castillejos, Amado Delgado García, Andrés Fabre Tirán, Marcial Huerta Jones, José Alberto Osio, Fructuoso Pérez Suárez (Tocho), Eduardo Pineda V., Juan Salazar López, Melchor Sánchez Cárdenas, Ricardo González Figueroa, Armando Cossío, Roberto Pini Pignol, Francisco Von Borstell, Herculano Sarabia, Luis Salcedo Ayala, Carlos Christiany, Heliodoro Cárdenas, Joaquín Rivadeneyra Vázquez, Ignacio Saldaña, Guillermo González Alcalá, Eduardo Vandercourt Perales, Francisco Tarazona Toran, Pablo Becerra, Miguel Orozco García y Rafael Treviño Zapata.

La Compañía Mexicana de Aviación, la Pan Air do Brasil, la AVIANCA, la AVENSA y Aerovías de Guatemala, fueron también obra de George Rihl.

La labor había sido intensa, agotadora. Su salud quedó seriamente afectada. Con objeto de recuperarla, solicitó volver a México, conservando tan solo el



Boeing 247D (s/n 1738)



El primer DC-2 de CMA (s/n 1319)

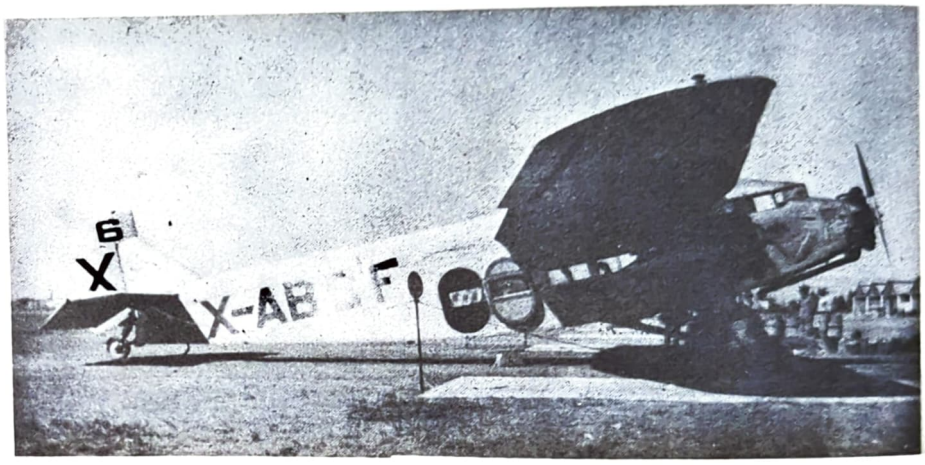


El DC-3 (s/n 2228)

Stearman Junior Speedmail de CMA
XA-BDA
XA-BDD
XA-BDC
XA-BCX



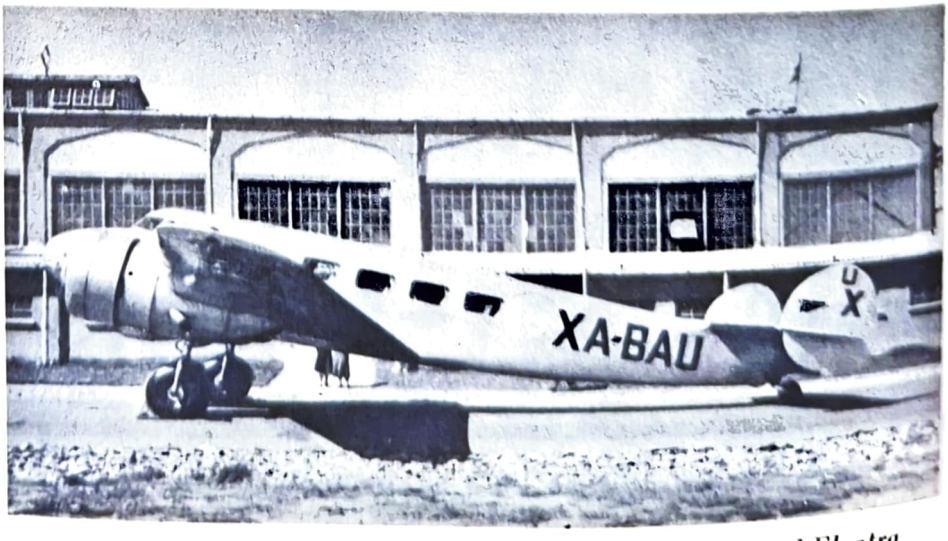
Biplano Stearman para el transporte del correo aéreo en 1928



Trimotor Ford (M-Scan) (s/n 40)



Trimotor Fokker F-10 (s/n 1053)



El Lockheed Electra

modesto puesto de Consejero de la Compañía Mexicana de Aviación, su hija predilecta.

Imposible resultaría separar la vida de Rihl no solamente de la historia de la CMA, sino de la historia de la aviación de Centro y Sudamérica, pues además de las líneas aéreas que ya hemos dejado apuntadas, no son ajenas a él las siguientes que deben también en gran parte, su existencia a la Pan American Airways:

Aeronaves de México, S.A. La PAA tenía la mayoría de acciones, estando la minoría en manos de nacionales mexicanos, hasta la verdadera nacionalización de Aeronaves de México, en 1957.

CDA. Compañía Dominicana de Aviación, S.A. La PAA ayudó al Gobierno dominicano a establecer esta empresa en 1944.

COPA. Compañía Panameña de Aviación, formada en 1947 con la ayuda de PAA.

CUBANA. Esta empresa fue formada totalmente por la PAA en 1929.

LACSA. Líneas Aéreas de Nicaragua, S.A. formada en 1945 por la PAA, el Gobierno nicaragüense y capitalistas de aquella nación.

SAHSA. Servicio Aéreo de Honduras, S.A. comenzó a operar en 1946 con capital privado hondureño, del Gobierno y de la PAA.

UMCA. Uruba Medellin and Central Airways. Son dueños de esta empresa la PAA y ciudadanos colombianos. Comenzó a operar en 1931 y cuenta con una sola línea troncal: Medellín-Turbo-Balboa.

En 1929 la CMA comenzó a erigir sus torres inalámbricas y establecer sus servicios meteorológicos y demás auxiliares para la navegación y dio principio a la construcción del magnífico sistema de aeropuertos en la República: Tampico, Tuxpan, Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen, Campeche, Mérida, Oaxaca, Tuxtla, Tapachula, Mazatlán, Hermosillo, Mexicali, Nuevo Laredo y Chetumal.

Aquel mismo año, la empresa estableció en Tampico su primera estación de radio. Otras fueron establecidas en México, Cozumel, Mérida, Campeche, Ciudad del Carmen, Chetumal, Culiacán, Los Mochis, Ciudad Obregón, Hermosillo, Punta Peñasco, Tuxpan, Tampico, Nuevo Laredo, Monterrey, Tapachula y Mexicali, este equipo transmisor receptor tenía una potencia de 15 a 200 watts.

El 9 de marzo de 1929 el coronel Lindbergh piloteó el primer servicio con trimotor Ford de la Pan American, desde Brownsville hasta la ciudad de México. Aquel año fue inaugurada la ruta de Tejería a Tapachula y quedó establecido el servicio de express aéreo en todas sus rutas.

El servicio a La Habana fue inaugurado en 1931, siendo en 1935 cuando el antiguo trimotor Ford fue cambiado por el Douglas DC-2 de 14 pasajeros. Aquel año también se inició el servicio entre la ciudad de México y Los Angeles y la ruta carguera entre la ciudad de México y Villahermosa. El express aéreo diferido comenzó a ser realidad en México el año de 1931, siendo durante ese mismo año cuando la empresa amplió sus rutas hasta Chetumal e introdujo los Douglas DC-3 de 21 pasajeros entre México y Mérida. Igualmente ese año quedaron conectadas Monterrey y Nuevo Laredo

El 25 de junio de 1942 se inauguró una escuela de mecánicos de aeronáutica para la formación de los mecánicos encargados de mantener la flota con que contaba la empresa en esos años.

El primer vuelo nocturno entre México y Mérida se llevó a cabo en 1943, año en que la flota voló 5.063,467 Kilómetros.

Pero saliendo un poco del orden crológico, ya que el hecho así lo merece por su gran trascendencia en el futuro de la aviación comercial mexicana, recordaremos, que en el año de 1936, siendo Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el general Francisco J. Mújica, éste hizo efectivo el mandato de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que establece que: tanto pilotos aviadores en las categorías comercial y de transportes públicos deben ser mexicanos por nacimiento. Hasta entonces, los aviones comerciales mexicanos eran conducidos por pilotos extranjeros en abierta violación de nuestras leyes. De este año en adelante únicamente mexicanos por nacimiento volaron al mando de las aeronaves comerciales con la bandera tricolor.

Francisco Mújica es, por lo tanto, el libertador de la aviación comercial mexicana.

Radiofaros de frecuencias bajas, estaciones radiogoniométricas en las estaciones de Veracruz, Ixtepec, Tapachula, Cozumel y Hermosillo, fueron instaladas y puestas en operación por Mexicana en 1942, en ese mismo año y por primera vez en México se estableció la comunicación radiotelefónica entre las estaciones terrestres y las aeronaves de la empresa.

Mexicana de Aviación contribuyó en la medida sus posibilidades en favor de las democracias. Durante los aciagos días del conflicto armado, Mexicana entre otras cosas, estableció un servicio metereológico veinticuatro horas al día con objeto de mantener informada a la Fuerza Aérea Mexicana del estado del tiempo, sobre todo en las costas del Golfo de México, en donde sus unidades aéreas se mantenían alerta vigilando nuestras costas, las que frecuentemente eran incursionadas por submarinos del eje. Sus aviones prestaron también servicios especiales transportando de Mérida a Nueva Orleáns, sobrevivientes de los barcos hundidos en las aguas del Caribe.

En 1945 llegó a la gerencia general de CMA Elton R. Silliman hombre de gran magnitud humana que se hizo querer y respetar por todo el personal de la empresa aérea.

El año de 1944 bien puede llamarse en términos actuales, el año de la "apertura". La Pan American Airways decidió vender parte de sus acciones (mismas que en 1929, le vendiera George L. Rihl) a un grupo de "muy bien escogidos mexicanos". El grupo de "socios" mexicanos quedó integrado en la siguiente forma: Priciliano Elizondo, José de la Mora, Aarón Sáenz, Carlos Osuna, Virgilo Galindo, Evaristo Araiza, Carlos Prieto, Antonio Bermúdez, Alfredo Medina, José Patrón, Juan Llabres, Raúl Bailleres y general Abelardo Rodríguez.

En 1948 la flota aérea de Mexicana estaba compuesta por 12 DC-3A; 1 C-47, EL DC-4 y un C-54A dos años antes habían sido incorporados para mantener el servicio a la altura de lo que se requería en esa época.

Dada la eficiencia con que se realizaban los trabajos de reparación y mantenimiento en los talleres de la CMA, la Civil Aviation Administration (CAA) de los Estados Unidos, otorgó en 1949 el certificado de "Agencia Aérea", lo que facultaba a Mexicana, para efectuar toda clase de reparaciones en aeronaves de

matrícula norteamericana muy merecido reconocimiento a la capacidad técnica de nuestros mecánicos de aviación.

En 1950 llegaron los primeros DC-6 (XA-JOR-XA-JOS y XA-JOR), un año después se abrió la ruta Mérida-Tapachula-Minatitlán-Tuxtla Gutiérrez y se prolongó desde Tijuana la ruta hasta Los Angeles, California. En este mismo año se establecieron los vuelos regulares de carga aérea.

De 1955 a 1957, la Mexicana de Aviación recibió tres DC-6B (XA-KIP y XA-KIR). En un cambalache con la PAA la Mexicana obtuvo por estos DC-6B, dos DC-6 a los que se les asignaron las matrículas XA-LAU y XA-LAV. Se establece la ruta Guadalajara-Puerto Vallarta, vía Mascota y Talpa, y el 25 de abril de 1957, el capitán P.A. Roberto Pini, establece un récord de empresa al volar de México a La Habana en 3:15 horas en el primero de los DC-7C que llegaron de un pedido de cuatro que la Mexicana colocó en la Douglas Aircraft Corporation. Los DC-7C pedidos en 1956 fueron el: XA-LOB, XA-LOC y XA-LOD; el XA-LOA nunca llegó pues en su vuelo de prueba anterior a la entrega oficial, se accidentó en la fábrica, quedando completamente destruido.

Año de 1957, negros cúmulos se forman en torno a Mexicana de Aviación, en su cielo se pone el sol. Grandes tropiezos y pérdidas económicas. Se va Silliman y llega H. Max Healy, que no pudo detener la gran bola de nieve que se había formado y que estuvo a punto de aplastar a la segunda empresa aérea del Continente Latinoamericano.

Sin embargo no todo fue desastre, ya que el 4 de julio de 1960 llegan a nuestro país los DH-Comet 4C (XA-NAR, XA-NAS y XA-NAT), (alquilados de la BOAC llegaron poco después el XA-NAB, y el XB-NAP) adquiridos en Inglaterra. La historia establece que los DH-COMET, fueron los primeros aviones a reacción que en el mundo iniciaron el transporte aéreo comercial. En México, los DH-Comet, abrieron la llamada "era del JET", en la ruta México-Los Angeles, California.

Un año antes de la llegada de los DH-Comet, el 23 de enero de 1959, la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores declara un estado de huelga en contra de la empresa. El movimiento laboral tenía por objeto incorporar a los pilotos aviadores de todo el país al régimen de justicia laboral enmarcado en la Ley Federal del Trabajo y mediante la firma de un contrato colectivo garantizar las justas peticiones de los hombres del aire. Finalmente, después de una lucha limpia, leal y caballerosa, las autoridades del trabajo dieron el reconocimiento de ley a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores, organización sindical modelo en su género no sólo en nuestro país sino en el mundo entero. El 19 de mayo de 1960 se firmaba el primer Contrato Colectivo de Trabajo entre la Compañía Mexicana de Aviación y los representantes sindicales de ASPA de México.

Otros movimientos sindicales siguieron al de los pilotos. La Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación el 2 de noviembre llevaron a cabo su movimiento huelguístico. Cuatro años más tarde lo hacía el Sindicato Nacional de Trabajadores de Aviación y Similares, amén de otros que planteó la propia Asociación Sindical de Pilotos Aviadores.

El 5 de junio de 1962 es nombrado vicepresidente de Mexicana de Aviación, un hombre que había de ser la salvación de CMA, el ingeniero Crescencio Ballesteros Ibarra. Ya para entonces se había planteado otro problema más para nues-

tra ya un tanto maltrecha empresa de aviación. La Havilland Aircraft Company, presentó querella ante los Tribunales Mexicanos por falta de pago de lo que aún se le adeudaba en la compra de los Comet 4C, motores y refacciones.

Aarón Sáenz y los DC-3 dejan Mexicana de Aviación, el primero como presidente y los segundos como equipo de vuelo. El ameritado exrevolucionario Pedro Chaja es designado como cuarto presidente de la Compañía.

Para mitigar un poco la crisis económica que Mexicana sufría en 1964, ésta vendió al Gobierno Federal todos sus aeropuertos.

En 1965 llegan los Boeing 727-100 (XA-SEJ, XA-SEM, XA-SEL). El primero de ellos XA-SEJ) aterriza en el aeropuerto Internacional de la ciudad de México, el día 1o. de diciembre de 1966. Cubriendo la distancia entre Los Angeles, California, y la ciudad de México, en dos horas y 36 minutos al mando del capitán P.A. Rafael Treviño Zapata, y su tripulación compuesta por los capitanes pilotos aviadores Felipe Romero y Carlos Galas. Sobrecargos: Ana Laura Siegrist Georgina Freixes, Ernesto Madrazo y Eugenio Pesqueira. Carl Hanson de la N.A.A., cronometró oficialmente el tiempo de vuelo.

Se abren las rutas a Cozumel-Miami-Acapulco-Chicago, la México-Guadalajara-San Antonio, Texas y Dallas.

El 25 de septiembre la situación de Mexicana de Aviación está a punto de estallar. Desesperadamente y como recurso heroico para salvar a la empresa del colapso final, se solicita la autorización judicial para suspender pagos. El Bank of América, embarga dos de los tres Boeing 727-100 (XA-SEM XA-SEL). La flota de Mexicana queda reducida a (1) Boeing 727-100 (XA-SEJ) (5) Comet 4C-XA-NAR, XA-NAS, XA-NAT, XA-NAP) (8) DC-6, en estado tan precario de mantenimiento que la FAA vetó su operación en territorio norteamericano.

El panorama anterior más o menos era el que presentaba la Compañía Mexicana de Aviación, cuando Crescencio Ballesteros y Manuel Sosa de la Vega se hicieron cargo de ella.

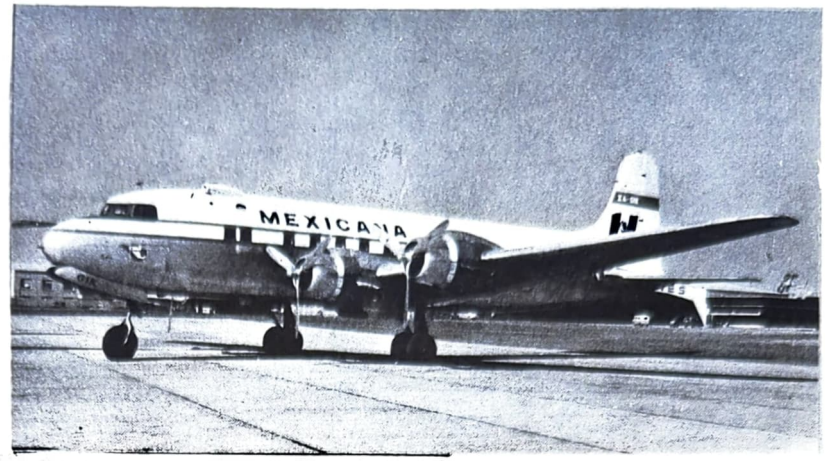
El primero de ellos se presentó un día en la sede de Pan American Airways, en Nueva York y compró todas las acciones de Mexicana que la compañía yanqui tenía en su poder.

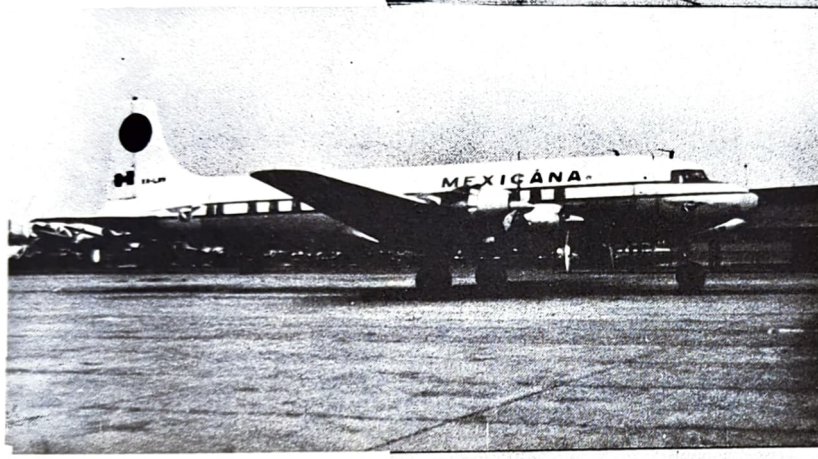
El 15 de enero de 1968 Mexicana de Aviación fue realmente mexicana, por primera vez en sus 44 años de vida. Mexicana era cien por ciento mexicana . . . gracias a Crescencio Ballesteros, oriundo de Guadalajara, Jalisco.

El año de 1974 Mexicana de Aviación cumple su cincuentenario de vida, se había operado el milagro, como dice en su relato Emilo Ayala Bres.

Mexicana de Aviación es ahora una empresa orgullo de México. Al ver pasar un Boeing 727 en lo alto de los cielos de Anáhuac, el mexicano se siente orgulloso de ser mexicano, su bandera dignamente transportada en las grandes y esbeltas aeronaves blanco y oro, son el mensaje al mundo que pregona que los mexicanos cuando quieren hacen bien lo que quieren, y Mexicana de Aviación es un ejemplo de ello, gracias a Crescencio Ballesteros y Manuel Sosa de la Vega, secundados por todos los que en Mexicana de Aviación laboran.

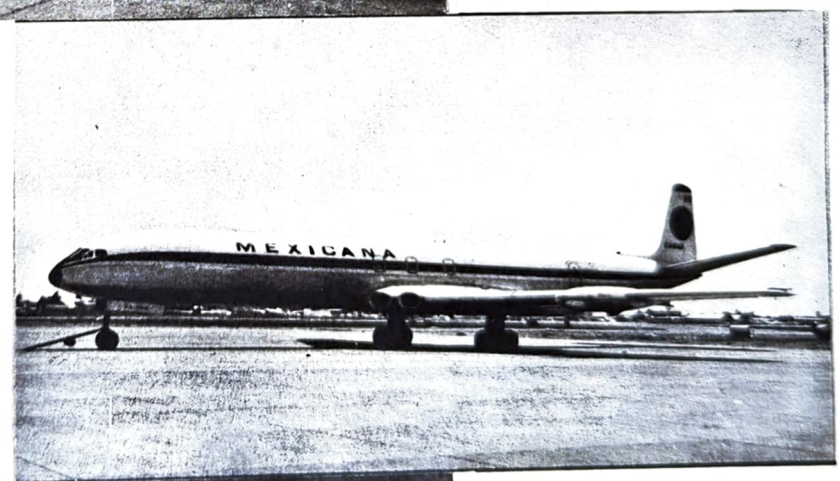
Douglas DC-4 XA-GIK
(s/n 10367)





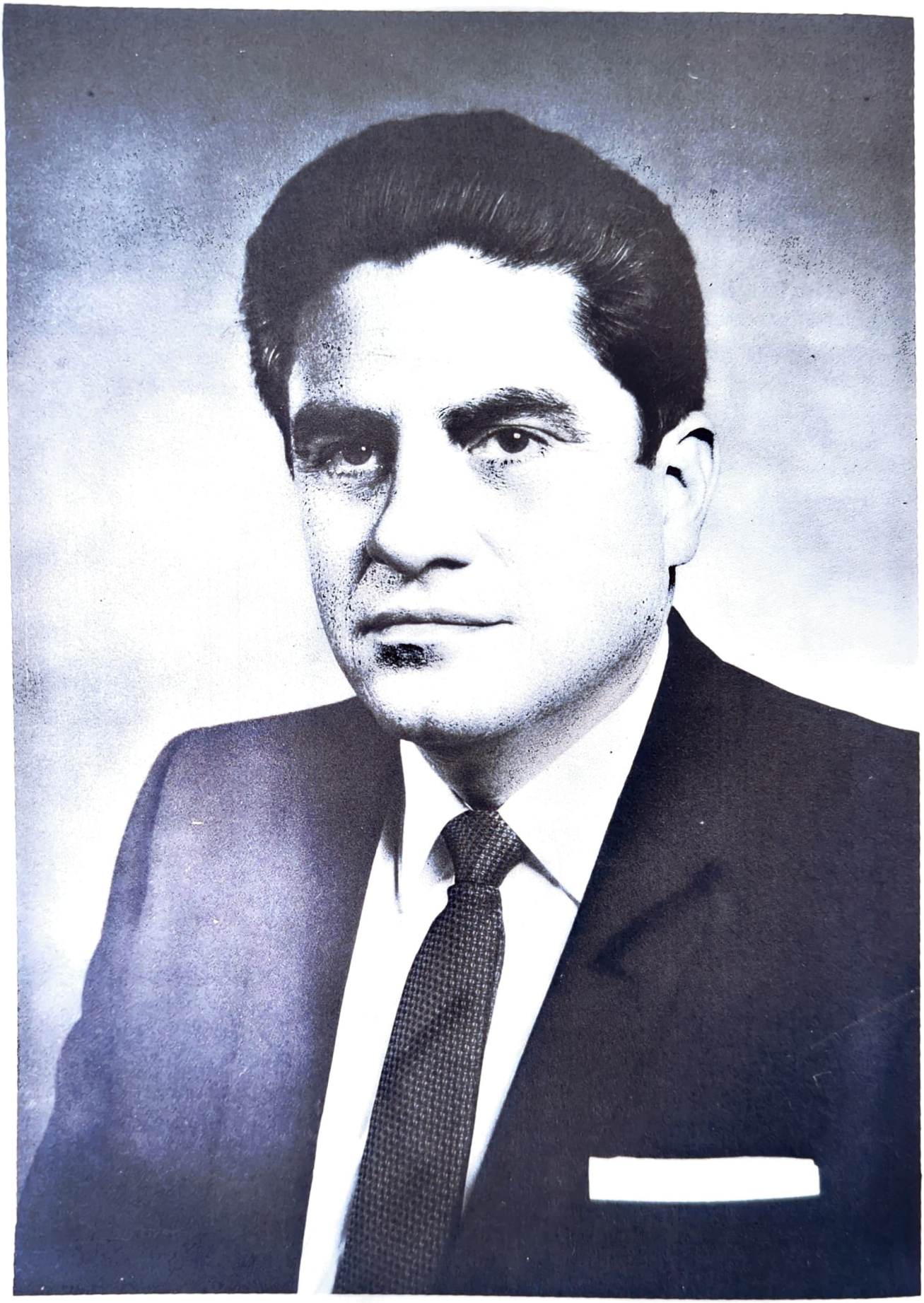
Douglas DC-6 XA-LAV
(s/n 42903)

De Havilland Comet 4C
XA-NAR (s/n 6424)





Boeing 727 XA-SEL



Crescencio Ballesteros, el audaz jalisciense que realizó el milagro de la Mexicana



Manuel Sosa de la Vega convirtió a Mexicana de una empresa aérea en bancarrota en una de las mejores de Latinoamérica

AVIONES DE LA COMPAÑIA MEXICANA DE AVIACION
1924—1974

LINCOLN STD

M—SCAE
M—SCAI
M—SCAK
M—SCOA
M—SCOD
M—SCOL
M—SCOQ
M—SCOV

FORD

XA—BCA
XA—BCB
XA—BCC
XA—BCD
XA—BCE
XA—BCF
XA—BCU
XA—BCW.
XA—BCX**
XA—BKS*
*M—SCAO
**M—SCAN

FAIRCHILD

M—SCAE
M—SCAI
M—SCAK
M—SCOA
M—SCOC
M—SCOD
M—SCOE*
M—SCOH**
M—SCOI**
M—SCOL
M—SCOQ
M—SCOR*
M—SCOV
M—SCOY
M—SCOZ
*XA—BCM
**XA—BCM
*XA—BCG
**XA—BCI

BOEING 247D

XA—BEY
XA—BEZ
XA—BFK

STERMAN

XA—BCX
XA—BDA
XA—BDC
XA—BDD

FOKKER

XA—BCL
XA—BCP
XA—BCR
XA—BCS
XA—BCT

LOCKHEED ORION

XA—BHD
XA—BHE
XA—BHQ

LOCKHEED ELECTRA

XA—BAU
XA—BAS
XA—BCJ
XA—BEM
XA—BEO
XA—BEQ

CURTISS ROBIN

XA—BDB

DOUGLAS DC—2

XA—BJG
XA—BJI
XA—BJL
XA—BJM
XA—BKB
XA—BKO
XA—BKQ
XA—BKY

DOUGLAS-C-39

XA—DOB
XA—DOH
XA—DOI
XA—DOJ
XA—DOQ
XA—DOS
XA—DOT

DOUGLAS DC-3

XA—BLM
XA—BLO
XA—BLW
XA—CAG
XA—CAO
XA—DIK
XA—DEE
XA—DIH
XA—DIN
XA—DUG
XA—DUH
XA—DUK
XA—DUM
XA—GAM
XA—FEG
XA—FIL
XA—FII
XA—GEU
XA—GEV
XA—GEN
XA—GIB
XA—GIV
XA—GUJ

DOUGLAS C-47

XA—HAO
XA—HIY
XA—HUS
XA—JAE
XA—JAG
XA—JAN
XA—JAO
XA—JAT
XA—JER
XA—JID
XA—LEX

FAIRCHILD C-82 PACKET

XA—LOJ
XA—LOK
XA—LOL
XA—MAW
XB—PEJ

DOUGLAS DC—4

XA—DIU
XA—FIP
XA—FIT
XA—FIU
XA—FOD
XA—FOW
XA—GAK
XA—GEC
XA—GIK
XA—GIX
XA—JEF

DOUGLAS DC-6

XA—JOR
XA—JOS
XA—JOT
XA—LAU

XA—LAY
XA—MOM
XA—MON
XA—MOO
XA—MUK
XA—MUV
XA—PON
XA—SAN
XA—SAR

DOUGLAS DC-6B
XA—KIR
XA—KIQ

DOUGLAS DC-7C

XA—LOB
XA—LOC
XA—LOD

DH. COMET 4C

XA—NAB
XA—NAP
XA—NAR
XA—NAS
XA—NAT

BOEING 727-100

XA—SEA
XA—SEB
XA—SEJ
XA—SEL
XA—SEM
XA—SEN
XA—SEP
XA—SER
XA—SEU
XA—SEW
XA—TUY

BOEING 727-200

XA—TAA
XA—TAB
XA—TAC

XA—CUB
XA—CUE
XA—CUN
XA—DAT



El 707-200, orgullo de la aviación comercial mexicana

AERONAVES DE MEXICO REALIZA EL PRIMER VUELO AL PUERTO DE ACAPULCO

Fueron Ramón y Manuel González quienes, con Leonardo Enríquez, comenzaron la operación con pequeños aviones Bellanca y Fairchild, la ruta México - Acapulco. Una mañana en el restaurant de Marcelino Hams, el chino de Veracruz, que ya había abierto una sucursal en México, comentó Ramón la necesidad de darle nombre a la ruta a Acapulco. "La voy a llamar Aeronaves de México —dijo—, pues creo que es un nombre que en el futuro llevará la bandera mexicana a muchas partes del mundo". Mucha razón tenía Ramón González, aun cuando no vivió para presenciar el desarrollo que en años posteriores tuviera esta empresa.

La formación de Aeronaves de México como empresa de transporte aéreo comercial se hizo bajo los auspicios de don Antonio Díaz Lombardo, del Banco de Transportes. Pero el hombre al que sin duda se debe el éxito que la compañía alcanzó hasta su nacionalización fue don Carlos Ramos. Bajo su hábil dirección y por sus amplios conocimientos y experiencia en aviación, aeronaves de México pasó los mejores años de su historia.

El primer avión que utilizó Aeronaves de México para sus vuelos al puerto de Acapulco fue un Stinson de Luxe, de cinco plazas dotado de un motor Lycoming de 215 caballos.

Este avión fue adquirido en Kansas City por don Antonio Díaz Lombardo, quien personalmente fue a escogerlo acompañado del piloto Julio Zinser.

El avión llegó a México en los últimos días de agosto de 1934, ostentando la matrícula americana NC-14163 y el 7 de septiembre le fue otorgada la matrícula mexicana XB-AJI, haciéndose en esos días varios vuelos de cortesía para autoridades y periodistas sobre la ruta México-Acapulco.

El servicio regular fue oficialmente inaugurado el 14 de septiembre de 1934, realizando el primer vuelo el capitán P.A. Cloyd P. Clevenger; desde esa fecha el servicio ha sido sostenido con toda regularidad.

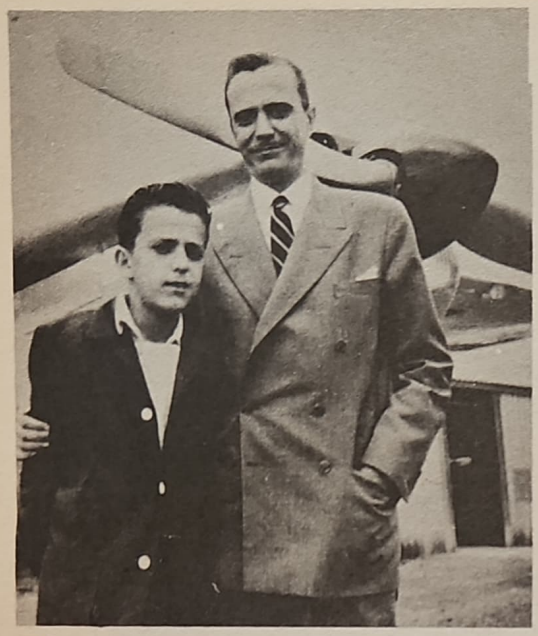
En 1944, la ruta México - Acapulco recibió un decidido impulso, al introducirse el uso de bimotores Boeing 247-D para 13 pasajeros, con lo que fue posible aumentar la frecuencia de los vuelos.

En la actualidad la empresa tiene en uso diario al bello Puerto del Pacífico aviones Douglas DC-8 y DC-9.

Un record que puede enorgullecer a la empresa y a la aviación civil mexicana, lo constituye el hecho de que hasta la fecha en la ruta México - Acapulco, Aeronaves de México ha tenido un solo accidente, no obstante la fabulosa frecuencia de vuelos y la enorme cantidad de pasajeros transportados.

Durante algún tiempo estuvo muy extendida la creencia de que Aeronaves de México sólo servía la ruta México-Acapulco, pero al cumplir la empresa sus 15 años de vida contaba con rutas a Nogales, Tepic, Mazatlán, Culiacán, Guasave, Los Mochis, Navojoa, Ciudad Obregón, Guaymas y Hermosillo.

De 1940 a 1954, con el apoyo del entonces Presidente licenciado Miguel Alemán, Aeronaves de México incrementó su red con la incorporación de Transportes Aéreos del Pacífico, Líneas Aéreas Jesús Sarabia, Taxis Aéreos Nacionales, Aeronaves de Michoacán y Taxis Aéreos de Oaxaca, culminando con



Manuel González que, con su hermano Ramón, fueron los fundadores de Aeronaves de México





La "base" de donde salían en 1932 los vuelos México-Acapulco



Don Julio Zinzer, pionero explorador de las primeras rutas aéreas comerciales en México



Dos pioneros de la aviación: (izq.) don Salvador Arreguín, decano del periodismo de aviación, (der.) don Carlos Ramos, que guió los primeros pasos de Aeronaves de México



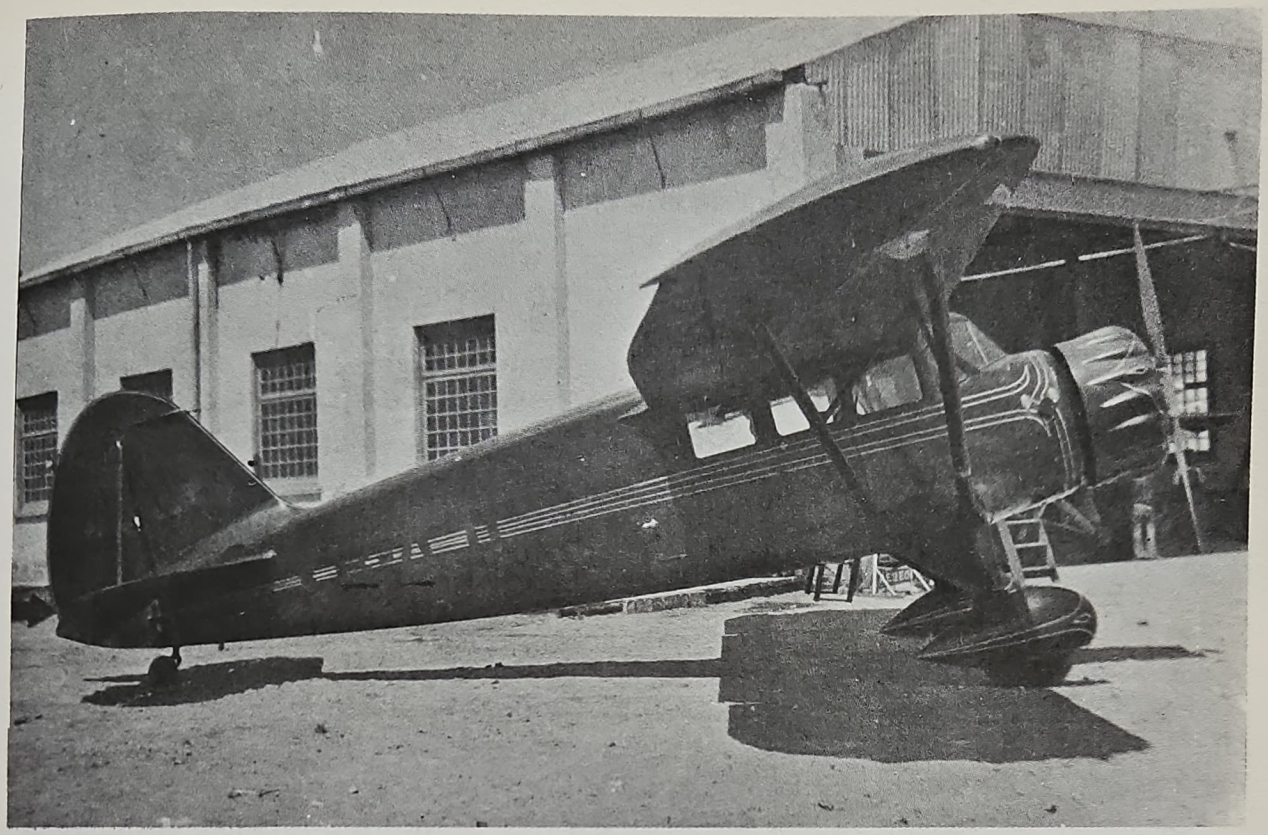
Pilotos y mecánicos fundadores de Aeronaves de México



El piloto y los mecánicos aguardan el pasaje que volará en veterano "Bellanca" al puerto de Acapulco



Un Bellanca de la ruta México-Acapulco en el campo de aviación de Hornos, el primero que hubo en Acapulco en 1934



El Stinson De Luxe adquirido en Kansas City para la ruta México – Acapulco 1934



Inauguración oficial del servicio aéreo México – Acapulco de Aeronaves de México el 14 de septiembre de 1934

LAMSA y Aerovías Reforma, que más tarde operó autónomamente bajo el nombre de Aerolíneas Mexicanas, bajo la hábil dirección de Rubén Ruiz Alcántara, joven e inteligente dirigente de aviación. Finalmente Aerolíneas Mexicanas volvió a incorporarse con Aeronaves de México poco tiempo antes de que esta última pasara a manos del Gobierno Federal en calidad de empresa estatal, en el año de 1959.

Pero antes de que el Gobierno Federal adquiriera el dominio de la empresa, ésta ya había, para 1957, mexicanizado totalmente su capital social, al ser adquiridas totalmente las acciones de Pan American Airways. En ese mismo año se obtuvo la primera ruta internacional entre las ciudades de México y Nueva York, adquiriéndose en Inglaterra el primer equipo turbohélice de la aviación comercial mexicana. El servicio de la Babel de Hierro se inauguró con los "Gigantes Murmuradores", los Bristol Britania 302(XA-MEC) (XA-MED) con capacidad para 92 pasajeros.

LA NACIONALIZACION

Aeronaves de México se convirtió en Compañía Nacional por un acto del Gobierno del presidente Adolfo López Mateos, y a partir del 28 de julio de 1959 pasó a formar parte del patrimonio del pueblo mexicano.

Desde un principio la nueva administración se enfrentó a difíciles situaciones económicas y de carácter administrativo. A pesar de la uniformización del equipo de vuelo (se vendieron los Convair 340 y los dos DC-4 pasaron a la FAM, el XA-JAV como el ETP-7002 y el XA-KOK como el ETP-7003) a tetramotores Douglas DC-6 (12 de los cuales fueron adquiridos en E.U.A.) la empresa y su primera nueva administración no lograron, en el tiempo que duró su actuación, estar fuera de los números rojos, a pesar del incremento en extensión de rutas, número de pasajeros transportados y ciudades servidas.

En esas condiciones llegó el año de 1960, Aeronaves de México introdujo en su ruta a Nueva York el turborreactor Douglas DC-8 (XA-XAX), transferido por la empresa estadunidense Eastern Air Lines. Con este cuadrirreactor la Compañía Nacional mejoraba, aunque fuera en una pequeñísima proporción; la enorme diferencia del peso de la competencia que en esa misma ruta soportaba con Eastern Air Lines y Air France directamente, y con American Airlines indirectamente.

En 1962 inició Aeronaves de México la indiscriminada absorción de pequeñas empresas aéreas estatales. La primera fue Trans Mar de Cortés (de Mayo Obregón), que eficientemente cubría el servicio aéreo en la Península de Baja California y la región noroeste de la República. Después siguieron: SAESA, Aerolíneas Vega, Aerovías Rojas, Aero-Maya, Aerolíneas del Itsmo, Aeronaves Anáhuac y Guest Aerovías México.

De esta absorción resultaron dos empresas "afiliadas": Servicios Aéreos Especiales (SAE) y Aeronaves Alimentadoras. Para la primera se adquirieron aviones turbohélice de fabricación inglesa, Hawker-Siddeley 748, para 48 pasajeros. Para la segunda se adquirió una flota de bimotores Piper Navajo, de pistón.

Los Navajos, diseñados y construidos para servicio particular, pronto quedaron en condiciones lamentables, dado el intenso trabajo de línea que reci-



El Verville (s/n 4)



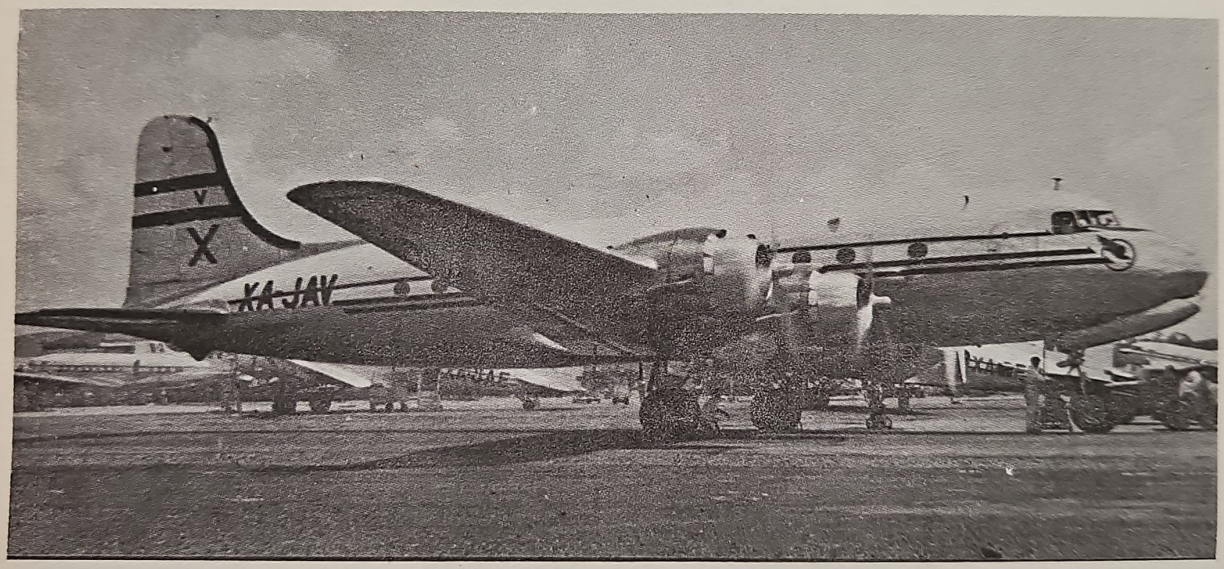
El Fokker Super Universal



El Ryan (s/n 174)



El Douglas DC-3 (s/n 2193)



El DC-4 "Caballito de Batalla" de la ruta México-Acapulco (s/n 10470)



Convair 340 . . . Hacían 45 minutos al puerto de Acapulco XA-KOU (s/n 158)



Equipo Lockheed Constellation L-749, que fue usado por algún tiempo en las rutas principales de Aeronaves de México, hasta antes de la nacionalización

bieron, como era lógico. Sirvieron en Aeronaves del Norte, del Oeste, del Sur, del Este y del Centro, entidades operativas en las que se fraccionó Aeronaves Alimentadoras. Los vuelos eran, por consiguiente, cancelados con excesiva frecuencia, el público perdió la fe y se volvió receloso con el servicio, y la economía de las Alimentadoras empezó a sufrir. Para contrarrestar esto, se dieron de baja los Navajos y se trajeron los Turbo Twin Otter DHC-6, hechos en el Canadá, que salvaron la situación, pues se trataba de aviones fabricados para servicio pesado. Los HS-748, salvo un accidente fatal, probaron su buena calidad y el acierto con que fueron elegidos para el trabajo que debían desempeñar.

A principios de 1963 se adquirieron tres aviones más del tipo DC8-51, pues en ese año Aeronaves inició el servicio del Atlántico Meriodinal, al haber heredado la ruta de Guest Aerovías México, empresa pionera de la ruta intercontinental.

En 1964 la flota de Aeronaves de México contaba con 28 aviones entre DC-3, C-47, DC-6, Bristol Britanias y DC-8. Seis años más tarde esta misma flota contaba con (2) DC8-63, puestos en servicio en abril de 1971. El "Chiapas" (N-4865T) y el "Veracruz" (N-4866T), (4) DC8-51 (después del XA-XAX que se accidentó en Nueva York, llegaron el XA-NUS "Acapulco", el XA-PEI "Tenochtitlan" y el XA-PIK "Chapultepec"). Después de la destrucción del XA-NUS y del XA-PIK, llegaron el XA-SIA "Puebla" (primer avión de bandera mexicana que aterrizó en Moscú), el XA-SIB "Jalisco" y el XA-SID "Guanajuato". (15) DC9-15, (5) HS-748 y (9) Twin Otter. El primero de enero de 1969 la Compañía Nacional, con la adquisición del equipo Douglas DC9-15, se convirtió en la primera empresa de su género en toda la América Latina, integrada totalmente con aviones de turbina. En el sexenio de 1964 a 1970, se realizó también el establecimiento del Centro de Capacitación, uno de los mejores en Latinoamérica.

La capacidad de los técnicos a cargo del mantenimiento de las aeronaves de la compañía, mexicanos en su totalidad, ha sido siempre la mejor en todas las especialidades, esto se logró a través de una capacitación integral en los primeros centros de adiestramiento del extranjero. Los talleres de servicio y mantenimiento de Aeronaves de México están a la altura de los últimos adelantos de la técnica aeronáutica mundial.

CAMBIA LA IMAGEN DE LA COMPAÑIA NACIONAL

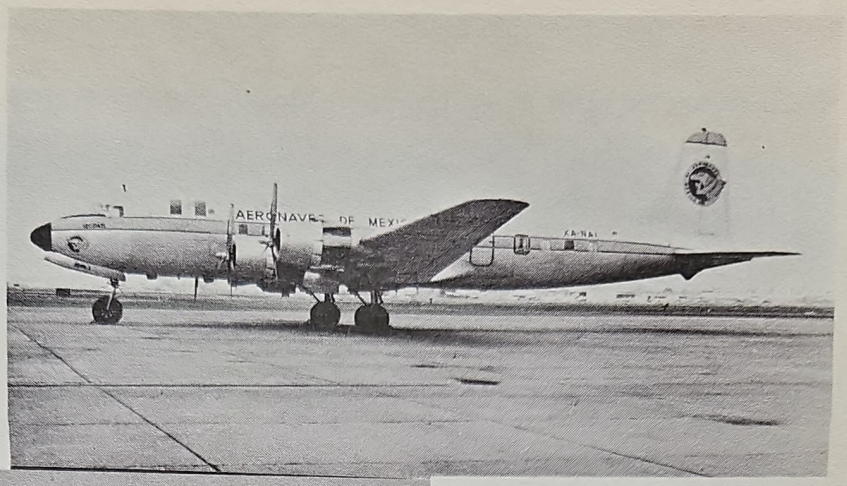
Al final del sexenio del presidente Gustavo Díaz Ordaz, Aeronaves de México presentaba más o menos el siguiente cuadro oficial:

Extensión de la red de rutas 63,552 kilómetros, kilómetros totales volados 32.459,664, número de poblaciones servidas 77, total de pasajeros transportados 1.280,000, pasajeros-kilómetros volados 1,585.000,000. Laboraban en la empresa a diciembre de 1970, 3,751 empleados.

Primero de diciembre de 1970, cambio de supremos poderes en la nación.

El licenciado Luis Echeverría Alvarez inicia su gestión gubernamental. Pronto se advierte la dinámica del novel mandatario en todos los órdenes de la vida nacional. Arriba y Adelante, "slogan" de la campaña presidencial, se hace muy pronto presente en la Compañía Nacional. Se precisa encontrar la fórmula que permita la operación de la empresa sobre la base de una economía sólida y sa-

Douglas DC-6





Bristol Britania 302 con los que se iniciaron los vuelos a la ciudad de Nueva York en 1957



DC-8 "Puebla" (XA-SIA) es el avión predilecto del Presidente Luis Echeverría en sus giras al extranjero



El Douglas DC-9



El DC – 9 "Alargado"



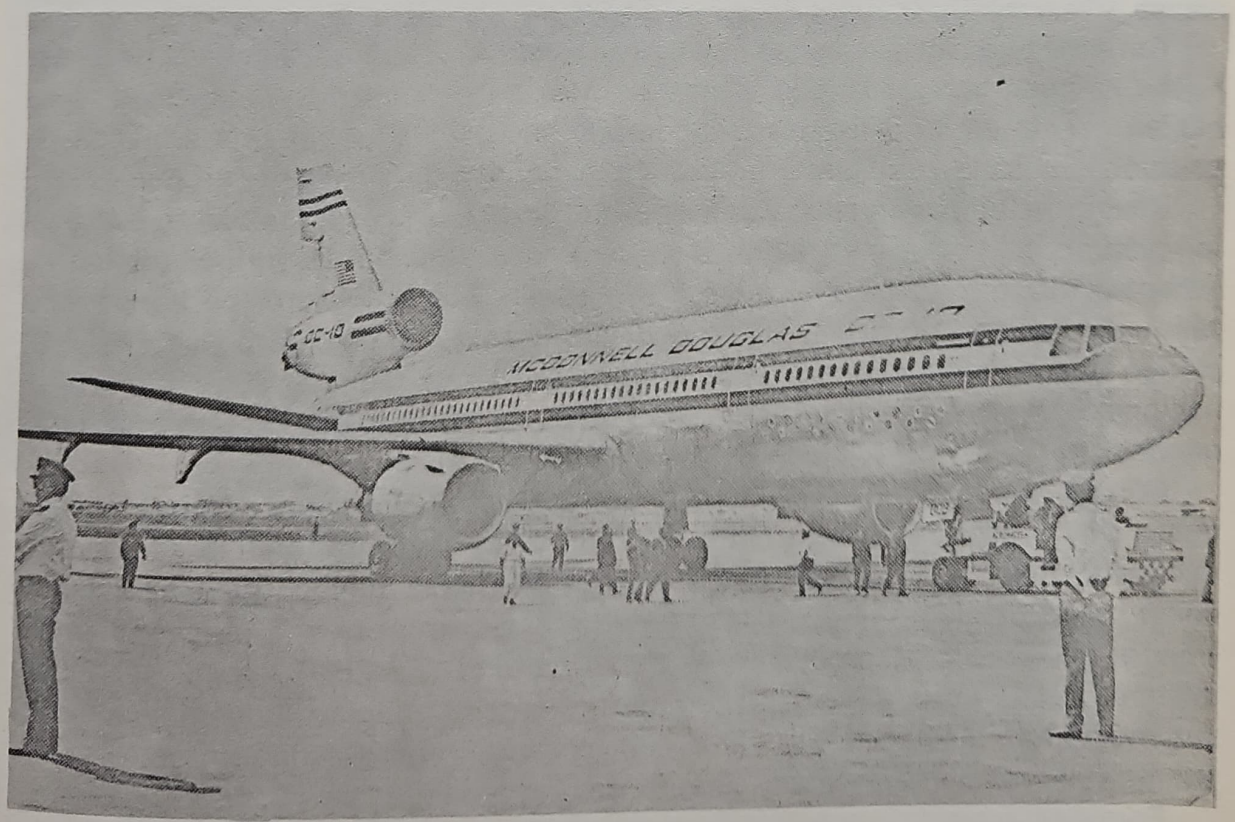
Primer avión mexicano que aterrizó en Moscú – el "Puebla" (XA – SIA)

neada. El único camino a seguir era un cambio radical en la imagen de la campaña, cambiar hombres, sistemas administrativos y el nombre mismo.

El 7 de septiembre de 1971, el Consejo de Administración de Aeronaves de México, aceptó la renuncia del ingeniero Jorge Pérez y Bourás, director general desde la nacionalización de la empresa en 1959. Para subsistituir a Pérez y Bourás se designó al ingeniero Raymundo Cano Pereyra, auténtico experto de aviación que inició su carrera como técnico de mantenimiento en Aerovías Reforma; Cano Pereyra pasó a Aeronaves de México como ingeniero de mantenimiento. A partir de enero de 1965 fue promovido a subdirector técnico.

Como segundo paso en el cambio de imagen de la campaña, fue la que adoptó un nuevo nombre comercial "AeroMéxico"; con el propósito de hacerlo más accesible a los usuarios, particularmente a los de habla inglesa.

Siguiendo el deseo presidencial de incrementar las corrientes turísticas hacia México, uno de los objetivos básicos sería: la mejoría inmediata de los servicios en beneficio del público. El resultado de lo anterior fue un aumento del 25% en el transporte de pasajeros.



DC – 10

PIE VETERANO DE PILOTOS EN AERONAVES DE MEXICO

Tal vez no esté completa la lista, pero si algún pionero quedó sin mencionar no fue porque se haya querido omitir su nombre, su presencia está tan patente como aquellos cuyos nombres ha sido posible obtener: Ramón y Manuel González, Leonardo Enríquez, Francisco Acosta, Rubén Velasco, Ricardo González Orduña, Aurelio Méndez Paredes, José Gutiérrez González, Luis Martell, Ramón Celorio y Manuel Gómez Méndez.

AEROVIAS GUEST, S.A.

A mediados del año de 1946, Oscar Obregón Jr., recién titulado en Derecho, en la Universidad de México, se encontraba en la ciudad de Nueva York, en compañía de un grupo de empresarios mexicanos. Era la época de la postguerra, y los fabricantes de aviones pretendían introducir en el mercado aviones diseñados ya para las grandes rutas aéreas de largo alcance, tanto continentales como intercontinentales.

Entre esos fabricantes estaba la Lockheed Aircraft Corp, de Burbank, California, famosa ya por sus modelos Vega y Orion de los veintes. Durante una reunión en un exclusivo círculo de industriales del transporte aéreo, Obregón conoció a Cyril Chappellet, alto ejecutivo de la casa fabricante de los tetramotores Constellation C-69, que ya se estaba moviendo, en sus líneas de ensamblaje californianas, y que saldría al mercado como el L-649.

Tan atractivas fueron las ofertas que se esbozaron en aquella charla, que esa noche el joven abogado de la ciudad de México no pudo dormir, varias ideas habían nacido en su pensamiento; comprar un L-649, fundar una empresa de aviación mexicana y establecer una ruta trasatlántica de México a Europa.

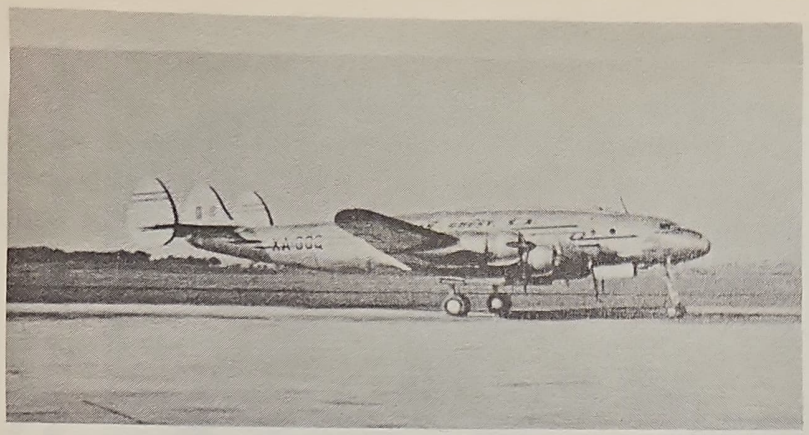
De regreso en casa platicó y comentó sus atrevidos proyectos con su padre, el también abogado Oscar Obregón Sr. La primera reacción del progenitor fue de escepticismo, qué "locura", pensó, "eso cuesta mucho dinero, de dónde va a salir", dijo, y recomendó a su hijo que dejara todo por la paz. Pero Oscar insistió, platicó con amigos jóvenes como él y, al fin, logró reunir a sus "accionistas nacionales" incluyendo a su padre, que al fin de cuentas aceptó tener parte del negocio.

Con ese triunfo en la bolsa, Obregón se trasladó nuevamente a Nueva York en busca de "capital asociado". No tardó mucho en encontrarlo en la persona del millonario inversionista Wiston Guest, que ya había tenido grata experiencia como inversionista en el transporte aéreo en una empresa a la que, por concesión, el gobierno norteamericano le había dado la tarea de repatriar altos jefes militares desde Europa mediante un puente aéreo. Además, Guest, a través de sus múltiples viajes a México había desarrollado un gran cariño por el país, a la par que algunos intereses de carácter económico.

Formóse, pues, la empresa Aerovías Guest, S.A. en el año de 1947, siendo sus accionistas, aparte del señor Guest, los mexicanos: Oscar Obregón Sr. y Jr., don Ramón Obregón y el señor Julio Estrada. Una vez integrada la compañía, de acuerdo con las leyes mexicanas, se solicitó de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el permiso para iniciar desde luego las operaciones al viejo con-



1948. Alto mando de Aerovías Guest. (izq.-der.) capitán P.A. Salvador Mariscal Flores, piloto en jefe; George Monteiro, administrador; Wiston Guest, presidente; D.G. Richardson, gerente de operaciones; J. Joyce, gerente de tráfico



El "Veracruz", precursor de la ruta meridional trasatlántica en enero de 1948 XA-GOQ (s/n 49-203)



Nuevo nombre, nuevo equipo, el DC-4, XA-HEG, sucesor del Constellation "Veracruz"



Super G Constellation, último equipo de Guest Aerovías México antes de su definitiva incorporación con Aeronaves de México en 1962

tinente. Mientras se tramitaba todo lo relativo a la puesta en marcha de Guest, Oscar Obregón Jr. marchó a Burbank, California, a la compra del avión. Este fue un Lockheed-Constellation L-649, para cincuenta y cuatro pasajeros, al que le tocó la matrícula mexicana XA-GOQ.

El 22 de agosto de 1947, la SCOP otorgó para Aerovías Guest, S.A., la concesión número 102 para vuelos comerciales regulares sobre la ruta México-Miami-Hamilton, Bermudas-Santa María, Islas Azores-Lisboa-Madrid-París y Londres.

Todo listo, un día antes del vuelo preinaugural y de exploración de ruta, en el que los expertos de la fábrica Lockheed darían el último visto bueno al avión antes de que entrara de lleno en vuelos regulares con pasaje, un sacerdote católico bendijo la aeronave plateada, que en su plano vertical central lucía la bandera mexicana, símbolo de su nacionalidad. En sus costados tenía tiras tricolores a lo largo del fuselaje hasta rematar en una cabeza de águila a cuyos pies se destacaba el "slogan" comercial de la empresa propietaria: "La Ruta del Sol". Después del acto religioso, el licenciado Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, rompió contra la rueda de nariz la clásica botella de champaña y bautizó a la aeronave con el nombre de "Veracruz" en honor al presidente Miguel Alemán

El 8 de enero de 1948 se inició el vuelo preinaugural, llevando como invitados de honor a los jóvenes García López, hijos del secretario de Comunicaciones y Obras Públicas; al embajador de Portugal en México y otros funcionarios del Departamento de Aeronáutica Civil. Como se trataba de un vuelo experimental de exploración la ruta seguida fue: México-Miami-San Juan Puerto Rico-Lisboa y Madrid. Los expertos que "checarían" el avión por cuenta de Lockheed, fueron los norteamericanos: capitán P.A. Alfred Merhige; el copiloto J. Hantein; A.L. Monteverde, primer oficial; J. Inglis, ingeniero de vuelo; Salvador Zúñiga, radiooperador; H. Stevens, navegante; Salvador Hernández, Margarita Alatorre y Berta Lara, sobrecargos. Además, a bordo, iban J. Summers y T. Rampnne, técnicos observadores de la fábrica. Para recibir el avión "Veracruz" en el aeropuerto madrileño de Barajas, a donde llegó al mediodía del 11 de enero, estaba el coronel Rafael Martínez Pinson, director general de Aviación Civil y el teniente coronel Juan Medicuti, comandante del Aeropuerto Barajas, y un numeroso público. Cumplidas las formalidades oficiales y terminados los festejos en honor de los participantes del vuelo de exploración, el Costellation y sus once tripulantes y técnicos salieron en vuelo de regreso al continente americano el 12 de enero de 1948, a las diez de la mañana.

Ahora bien, el primer vuelo regular sobre la ruta concesionada que históricamente marcó el principio de los servicios aéreos comerciales regulares a España, en un avión mexicano, al mando de un mexicano y con tripulación mexicana, fue el día 16 de enero de 1948. Por lo tanto en ese mes de enero, hace 25 años, la aviación comercial mexicana estableció antes que ningún otro país, los vuelos comerciales regulares a través del Atlántico Septentrional entre el nuevo y el viejo mundo; es decir, México revivió en sentido inverso el viaje que muchos siglos antes había hecho Cristobal Colón. Los tripulantes mexicanos de este histórico vuelo fueron: capitán P.A. Salvador Mariscal Flores, comandante, piloto

asesor Alfredo Merhige; radiooperadores, Salvador Zúñiga y Joaquín Bustamante; sobrecargos, Salvador Hernández, Margarita Alatorre y Berta Lara. Cinco meses más tarde el tetramotor "Veracruz", llevando a la Delegación Olímpica Mexicana, fue el primer avión mexicano que aterrizó en Londres, también bajo el mando del capitán P.A. Salvador Mariscal. Tras de operar varios años con toda clase de problemas y ante una tremenda competencia de las líneas extranjeras, Guest cambió de nombre a Guest Aerovías México. Se suspendió el servicio a Europa en 1951, conservándose únicamente el segmento de ruta México-Miami, hasta octubre de 1954, en que se inició el servicio entre México y Panamá.

En 1959, la Scandinavian Airlines System adquirió intereses en Guest Aerovías México. Se retiraron los cansados DC-4 procedentes de Alaska, que habían reemplazado al histórico "Veracruz" y se introdujo material de vuelo más moderno, (3) DC-6; (2) L-749 y (3) L-1049G.

Finalmente, a mediados de 1962, el gobierno mexicano rescató para el patrimonio de la nación la totalidad de los intereses que en Guest Aerovías México tenían inversionistas extranjeros, quedando esta empresa totalmente unificada con la Compañía Nacional, Aeronaves de México.

Las rutas intercontinentales de la aviación nacional quedaron una vez más bajo la soberanía de la bandera mexicana. Hoy en día es la flota de los "Caballeros Aguila" los que siguen la ruta que, un mes de enero hace 25 años, trazó el Constellation "Veracruz".



Con este DH Comet 4C (XA-NAT) alquilado a la Compañía Mexicana de Aviación, Guest Aerovías México trató tardíamente de incorporarse a la era del Jet en el Atlántico, poco antes de su fusión con Aeronaves de México

Theodore T. Hall, de Los Angeles, California trajo el primer Vega al país en 1929. Hall, un banquero con licencia privada, de 36 años, realizó un año antes una gira aérea de placer por América Latina. Al regresar a casa concibió la idea de dotar a México de un servicio aéreo; una línea aérea, según él, sería un gigantesco salto adelante en el sistema de transportes mexicanos, que hasta entonces se hacía en lentos, anticuados e inseguros ferrocarriles.

Con la ayuda y respaldo económico de inversionistas de allende el Bravo, Hall formó la Corporación Aeronáutica de Transportes, S.A., la que inició sus operaciones con un par de Ryan-Brugham y algunos de los primeros Lockheed Vegas con motor Wasp que adquirió en Burbank a $18,000.00 dólares cada uno.

La CAT, oficialmente como compañía de aviación, empezó sus operaciones el 9 de marzo de 1929 con el vuelo transcontinental de 638 millas de Matamoros, Tamaulipas en la costa del Golfo de México y Mazatlán, Sinaloa, en el Pacífico. En un principio, el personal de la CAT fue en su mayoría norteamericano, gente de mucha experiencia y capacidad que dieron a México una de las mejores empresas aéreas que ha tenido en su aviación comercial.

Entre ellos se recuerda a: Bernard A. Jaro, de San Luis, Misouri, ex mayor del ejército de los Estados Unidos y en una época socio de vuelo de Charles A. Lindbergh; él tenía a su cargo las operaciones de vuelo; Paul Braniff, en supervisor de operaciones y Lloyd Anderson el Jefe de Pilotos, que poseía la Lincencia Comercial Mexicana No. 10.

El cuerpo de pilotos estadunidenses tuvo en sus filas ases mundiales de la aviación, tales como Wiley Post (licencia mexicana No. 96). Mattern, John O'Brien, en un tiempo asociado con la empresa aérea Roscoe Turner Nevada Airlines. De Nueva Zelanda vino un ex as de la Real Fuerza Aérea, Lowell Yerex.

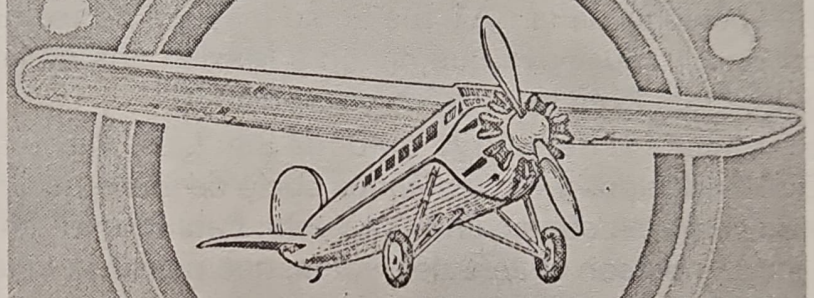
Más tarde se unieron al staff de CAT el famoso piloto del "City of Tacoma" del fracasado vuelo transpacífico a Honolulú; Harlod Bromley y el mecánico piloto Gordon S. Barry, ambos desempeñaron, años después, destacado papel en el desarrollo de la aviación comercial mexicana.

Meses después de iniciadas las operaciones de CAT, el inquieto Hull decidió explorar las posibilidades de una ruta hacia el interior del país, y así fue como el 11 de agosto de 1929, Hall que ya poseía una licencia de piloto mexicana, la número 30, realizó el primer vuelo de correo entre Ciudad Juárez, Chihuahua y la capital de la República, ayudaron en este vuelo de 1,104 millas con escalas en Torreón y San Luis Potosí, los pilotos Lloyd Anderson y Jack O'Brien.

En vista de que pronto las rutas de CAT se multiplicaron, gracias al magnífico servicio que se brindaba al público, en vuelos diarios en todas direcciones del país, más la de un ramal Chiahuahua-Nogales; la CAT estableció su base en Torreón en donde instaló talleres, almacenes y laboratorios de pruebas. Llegaron a ser tan importantes los talleres de CAT en Torreón, que la Pratt and Whitney envió un representante de servicio como residente, a fin de supervisar los trabajos que los mecánicos mexicanos realizaban en los motores Wasp, alma de la respetable flota aérea de la CAT.

HULL SYSTEM

C.A.T.



ITINERARIOS - TARIFAS

CORPORACION AERONAUTICA

DE

TRANSPORTES S.A.



Monoplano Ryan de los dos adquiridos por Theodore T. Hall y con los que la CAT inició sus operaciones el 9 de marzo de 1929

Como todas las líneas aéreas del mundo la CAT tuvo su prueba de fuego. Muy a pesar de la rígida disciplina en la operación, hubo que lamentar algunos incidentes y accidentes fatales. El de Harold Bromley en Guadalupe Nuevo León, el de Julián Wagy en Mazatlán, que afortunadamente no tuvieron consecuencias fatales. No así el de octubre de 1929, en las cercanías de Monterrey, Nuevo León, en que hubo que lamentar pérdida de vidas y destrucción total de equipo. Un mes más tarde, en la agreste serranía de Villa del Carbón, en el estado de México, un Vega acabado de recibir de la fábrica chocó en medio de cerrada neblina contra un picacho, muriendo el piloto John A. Carmichael, tres pasajeros y el Gobernador del estado de Aguascalientes.

A pesar de estos accidentes, el sistema creado por Hall intensificó sus negocios y creció a tal grado que en 1930 había transportado 2,283 pasajeros, cifra que se duplicó al siguiente año. Tal vez si no hubiera sido por la depresión económica de 1929 en los Estados Unidos, y por la política negativa que en su contra y subterráneamente indujo la Pan American Airways, para apoderarse de las rutas de la CAT, ésta hubiera llegado a ser una de las grandes empresas aéreas de México.

En un pantano del Río Susquehanna, el 23 de noviembre de 1931 quedó para siempre sellado el destino de la CAT, con la muerte de su fundador, Theodore Hall, en un accidente aéreo.

Su sucesor Law hizo lo imposible por mantener la empresa en pie echando mano a todos los recursos que tuvo a su alcance, pero el destino quiso que la en antaño próspera aerolínea no sobreviviera a su fundador. Finalmente la quiebra vino inevitablemente en el año de 1932.

Cuerpo de pilotos aviadores de la CAT:

Cecil J.H. Homes, Bob Starky, Bernard Jaw, James C. Schultz, Harry J. Garman, Frank E. Barlow, Robert B. Ewalt, Patrick B. McCarthy, Herbert G. Kraft, Henry J. Hoey, C. Edison Herberger, Ray John Slonmon (muerto en un accidente aéreo en Jilotepec, estado de México, el 10 de octubre de 1931).

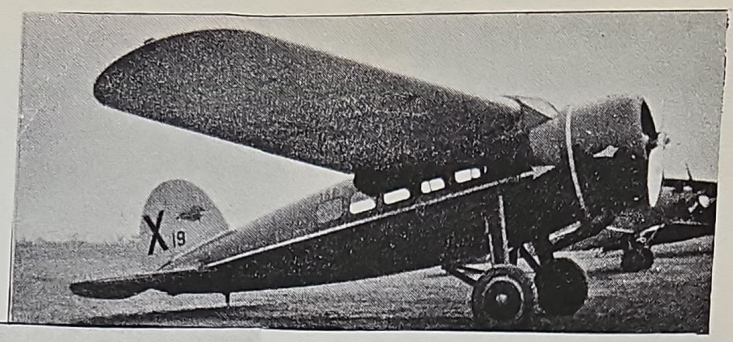
Walter Varney, fundador de Varney Speed Lines de San Mateo, California, fue el director sucesor de la CAT, en lo que se refiere a su aparición en la cronología de la aviación comercial mexicana.

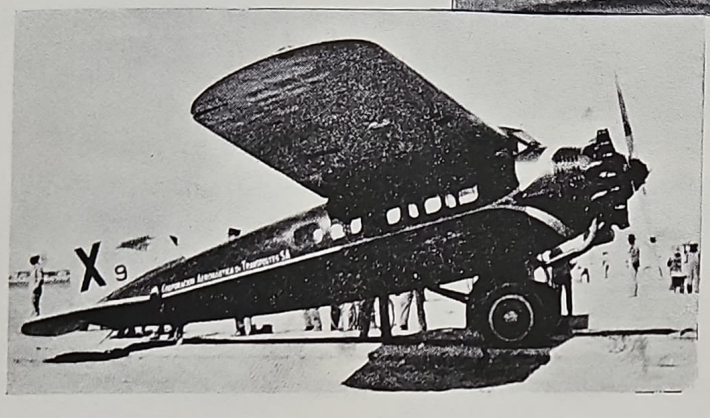
Varney, asociado con un hijo del ex presidente de México, general Plutarco Elías Calles, cambió a matrícula mexicana un cuarteto de sus veloces Lockheed Orion y fundó una empresa aérea: Líneas Aéreas Occidentales, S.A. Eran los principios del año de 1934.

LAO cubrió con regular frecuencia la ruta LAX-México tres veces a la semana, alargando ésta más tarde hasta Tapachula, Chiapas, en la frontera con Guatemala.

La vida de la LAO fue corta; moviendo su misma política bajo tierra, la Pan Am y su asociaciada Aerovías Centrales, logró del gobierno mexicano permiso para volar en paralelo con LAO la ruta LAX-Tapachula. Al poco tiempo como era de suponerse se canceló a LAO la concesión de esa ruta.

Aerovías Centrales, una vez en posesión de todas las rutas de LAO las siguió operando con el apoyo de su hada madrina Pan American Airways, y también alternativamente operó vuelos a Brownsville, Texas, y Matamoros, Tamaulipas,





LOS VEGAS





XA-BHC (s/n 183) Lockheed Orion

Northrop Gana



según era la matrícula de los aviones empleados. Tras algunos accidentes fatales, tres en total, Aerovías Centrales se esfumó dejando paso a otra empresa, la que con el tiempo y una serie de factores del destino llegó a ser empresa ejemplar en México.

Gordon S. Barry, el mecánico-piloto que había servido en el equipo de pilotos de la CAT, encontró trabajo en la compañía San Luis Mining Company, de Tayoltita, Durango. La empresa en cuestión usaba un avión para transportar el oro y la plata desde su aeródromo particular, una "cubierta de portaaviones" localizado en el fondo de una "cubeta" de altas montañas, de la sierra duranguense, al puerto de Mazatlán.

El inquieto Barry viendo las buenas posibilidades que ofrecía un servicio aéreo para atender las necesidades de la industria minera decidió, en compañía de Miguel A. Zúñiga, representante de Lockheed en la República, fundar la compañía Líneas Aéreas Mineras, S.A. Con base en Mazatlán, la nueva línea aérea minera inició sus operaciones en 1936, utilizando el avión Orion de la San Luis Mining, Co. Pronto la empresa creció, el volumen de pasajeros, carga, express, equipo minero y metales preciosos aumentaba continuamente.

Eso hizo indispensable la adquisición de once aviones Vega que dio a LAMSA el título de la empresa aérea propietaria de la flota más grande de ese tipo de avión en el mundo.

Las rutas cubiertas por LAMSA, eran más o menos las mismas de la desaparecida CAT, más una nueva a Salina Cruz, Oaxaca y Suchiate, Chiapas.

A diferencia de otros precursores extranjeros en nuestra aviación comercial, Barry, que ya había echado raíces en nuestro suelo al contraer matrimonio con la mazatleca Judit Martínez, inició la costumbre de contratar y entrenar personal mexicano, más de 27 pilotos nacionales volaban los aviones de la compañía en sus extensas rutas, en las que para 1942 LAMSA transportaba ya más de 5,000 pasajeros.

Durante la Guerra Mundial II, United Airlines había adquirido intereses económicos en LAMSA, Barry prefirió asociarse con United antes de caer en manos de la Pan American, que ya empezaba a mover sus influencias para quedarse con las rutas de Barry, cambió de nombre a Líneas Aéreas Mexicanas, S.A. El equipo monomotor fue reemplazado por bimotores Boeing 247D y Douglas DC-3.

Líneas Aéreas Mexicanas, S.A., cuyos pilotos en esa época ganaron el título de los mejores pilotos de DC-3 en México, continuaron la operación de las rutas de Gordon Barry hasta que en 1952, Antonio Díaz Lombardo adquiere las acciones de LAMSA, y se fusiona con Aeronaves de México.

Con Líneas Aéreas Mineras, S.A. volaron, entre otros, los siguientes pilotos aviadores: Marcial Huerta Jones, Carlos León, Carlos Borja, Augusto D'Argence, Julio Morales Holand, Gilberto Vallesillo, Alfonso Leos Ardito, "Negro" Carmona, Rafael Herrera, Julio Zambrano, René Molnar, Ramón Sánchez, Jorge Masson, Fco. López Urrutia, Humberto Villarreal, Tomás Ontiveros, José Paz Paredes, José Castañeda, Mariano Monsiváis y Pedro Arzac.

Cuerpo de pilotos aviadores, entre otros, que estuvieron en Líneas Aéreas Mexicanas, S.A., después del cambio de nombre de la antigua Líneas Aéreas

PILOTOS AVIADORES DE LA L.A.M.S.A. DE GORDON BARRY



CARLOS BORJA



ABRAHAM CARRASCO



AUGUSTO D'ARGENCE



RAFAEL HERRERA



JOSE JUANES



CARLOS LEON



ALFONSO LEOS ARDITO



FRANCISCO LOPEZ



JOSE MARTINEZ CALDERON



GILBERTO VALLECILLO

Mineras: José Martínez Calderón, Abraham Carrasco Juárez, Calixto López, José Urquidi, Raúl Juárez Díaz, César Reyes Estrada, Antonio López y José Antonio Saavedra.

FRANCISCO SARABIA PRECURSOR DE LA AVIACION COMERCIAL TRANSPORTES AEREOS DE CHIAPAS.- COMPAÑIA AERONAUTICA FRANCISCO SARABIA

Corría el año de 1925 cuando Francisco Sarabia, nacido el 3 de julio de 1900 en Ciudad Lerdo, Durango, se traslada a la ciudad de Chicago, EE.UU, con el objeto de realizar el sueño de su vida: ser aviador.

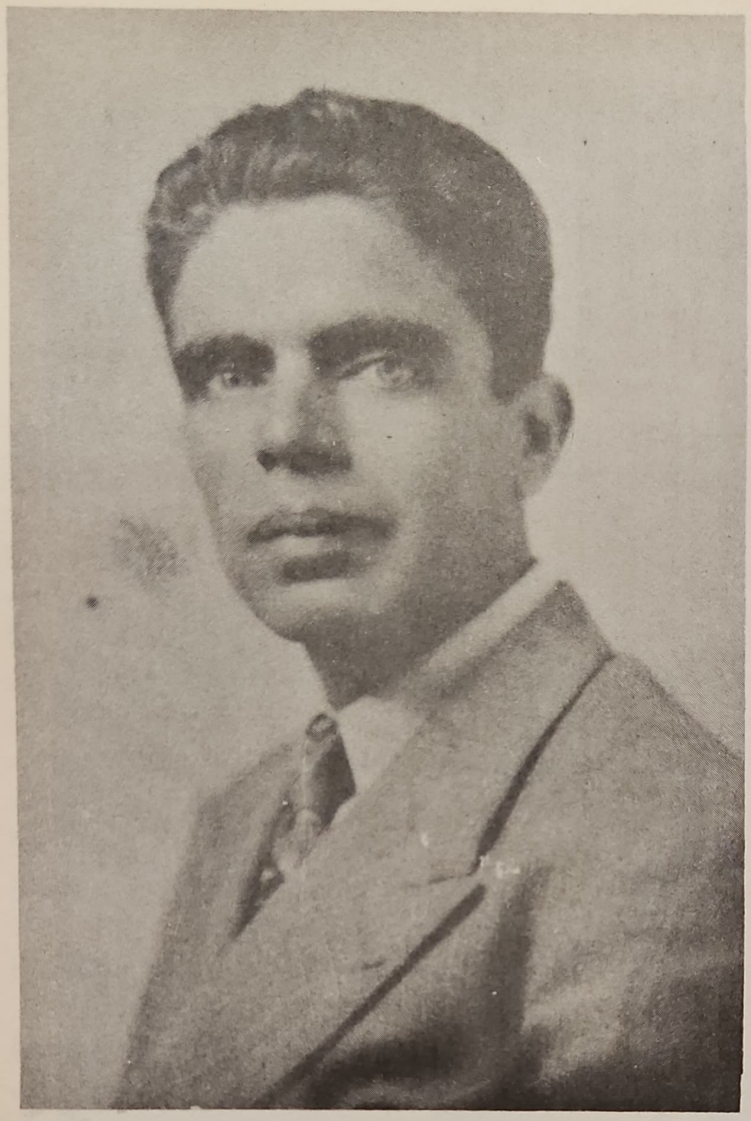
Su instrucción la recibe del irlandés Mokief y del mexicano Venegas, este último del grupo de los primeros aguiluchos que formaron la Escuela Militar de Aviación en el año de 1918. Ya graduado de piloto aviador, ingresa en 1928 al Servicio Postal Aéreo de los Estados Unidos. Tiempo después, al frente de un circo aéreo por él formado, regresa a la patria y en Monterrey establece una escuela de aviación, en la que se forman numerosos pilotos civiles. Si bien, como piloto y mecánico sus facultades eran extraordinarias, su habilidad para conocer las condiciones metereológicas y las peculiaridades de cada región en que operaba, hicieron posible que Francisco Sarabia abriera las puertas del sureste de la República comunicándola por medio de transportes aéreos, con lo que dio un tremendo impulso al comercio, haciendo accesibles los productos de esa región a los mercados tanto del país como del extranjero.

Es en el estado de Chiapas, el más apartado e inaccesible de todos, en donde inicia el transporte de carga aérea, patrocinado por los propietarios de las fincas de café, a quienes invitan para demostrarles que por este medio una región puede vencer los obstáculos de la naturaleza y desarrollar su economía, principia así una de las páginas más brillantes de nuestra aviación y nace una empresa cien por ciento mexicana.

Con la ayuda del entonces presidente de la República, general Lázaro Cárdenas, funda la compañía de aviación Transportes Aéreos de Chiapas, S.A., la que rápidamente extiende sus rutas por los estados de Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán gracias al impulso que le diera el general Melgar. El 25 de mayo de 1933, Transportes Aéreos de Chiapas, obtiene la concesión número 25 para operar las rutas: Arriaga-Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal. Meses después, el 29 de noviembre, abre la ruta Tuxtla Gutiérrez-Pichucalco. De octubre de 1938 a abril de 1939 se le dan las comisiones 61 y 64 para las rutas: San Cristóbal-Comitán-Tapachula; México-Oaxaca-Tuxtla Gutiérrez, Tapachula; las concesiones 66 y 67 dan ese mismo año a Transportes Aéreos de Chiapas, las rutas: Hopelchen-Nohsayab-Peto-Santa Rosa-Los Lirios-Poulinkin; y Mérida; Chetumal-Mérida-Valladolid-Cozumel-Tulun-Carrillo Puerto-Chetumal. Pero Francisco Sarabia no está conforme, quiere que las rutas principales y más importantes del país sean verdaderamente mexicanas y, para lograr esto, pone en práctica un proyecto ambicioso, prolongar la ruta México, Oaxaca, Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, hasta el Canal de Panamá. Otra de carácter internacional de México a la urbe de los rascacielos.



Francisco Sarabia momentos antes de iniciar su vuelo record México-Nueva York



Capitán P.A. Francisco Sarabia Tinoco



Hangares y equipo de vuelo de la compañía Transportes Aéreos de Chiapas, en su base de Mérida, Yucatán



Grupo de mecánicos de la Compañía Aeronáutica "Francisco Sarabia" frente a un trimotor Stinson. Año de 1943



Instalaciones de la Compañía Aeronáutica "Francisco Sarabia" en Mérida, Yucatán, después de la muerte de su fundador en el Río Potomac

En su incomparable visión, que no descuida detalle, ve la necesidad de preparar nuevos aguiluchos que lo ayuden a realizar el magno proyecto. Para ello funda la Escuela de Pilotos y Mecánicos de la Empresa Transportes Aéreos de Chiapas, S.A. de la que muy pronto egresaran aguiluchos ilustres como Jorge Masón, Miguel Torruco, Reyes Estrada, Saavedra, etc. quienes, tres veces por semana, en los Lockheed Vega de la empresa de Sarabia operaban rutas a México-Mérida y Chetumal. El establecimiento de sus primeras rutas aéreas y la integración de la escuela de pilotos y mecánicos forman otro número de su magno proyecto: ahora hay que acometer el siguiente número. Por lo pronto, ha logrado consolidar los cimientos de la aviación civil mexicana y por lo tanto hay que buscar nuevos horizontes, nuevos derroteros a sus hazañas. Es entonces cuando decide llevar más allá de nuestras fronteras la gloria y el progreso de nuestra aviación. Además, era indispensable explorar nuevas futuras rutas.

El 2 de diciembre de 1938, con el "Conquistador del Cielo", un avión Gee-Bee de alta velocidad, bate todos los records de velocidad entre Los Angeles, California y México, D.F. A principios del siguiente año, hace lo mismo en las rutas México-Chetumal, México-Mérida y México-Guatemala.

Después de la muerte de Francisco Sarabia, Transportes Aéreos de Chiapas se transforma en Compañía Aeronáutica "Francisco Sarabia", que en el año de 1943 cesa sus operaciones, cerrándose así un capítulo más de la aviación comercial mexicana.

SERVICIOS AEREOS PANINI

Carlos Panini, de origen italiano, llegó a México a fines de la década de los veintes y se instaló en una mina de yeso que adquirió en el estado de Hidalgo.

La proximidad de la mina al campo de aviación de Pachuca, permitió a Panini observar a diario el vuelo de los aviones. Este detalle hizo que, poco a poco, el industrial yesero se aficionara y empezara a sentir el deseo de aprender a volar, cosa que logró en la ciudad de México en el año de 1932. Su instrucción de vuelo la recibió del piloto aviador Julio Zinzer, en un avión De Havilland Moth, propiedad de Panini.

Como en el transcurso de su aprendizaje Panini tuvo oportunidad de relacionarse con los pocos aviadores civiles de esa época que había en México, de ellos escuchó relatos de cómo se venía desarrollando en el país la incipiente industria del transporte aéreo. Así fue como se interesó mucho por las grandes perspectivas que ofrecía este medio de transporte en la difícil orografía de México.

La mayor parte del vasto territorio mexicano carecía de comunicaciones, las vías terrestres, en el mayor de los casos, ofrecía barreras si no infranqueables a la técnica moderna, sí muy costosas y dilatadas de realizar. México, decía, es el país del transporte aéreo, el acercamiento de tanto mexicano enclavado en altas montañas o en valles rodeados de accidentadas serranías, sólo se lograría por medio del aeroplano.

Basado en esas observaciones Carlos Panini funda, en el mes de septiembre de 1936, la empresa "Servicios Aéreos Panini"; inicia sus operaciones en la ruta México-Arcelia-Ciudad Altamirano-Huetamo-Morelia. Un solitario sesquiplano



Carlos Panini, precursor del transporte aéreo en México, fundador de Servicios Aéreos Panini



Segundo avión Buhl que llegó, lo trajo Panini "de por ahí de Jalisco". Fue reconstruido para que volara la Ruta del Balsas



Avión Travel Air 6000, que Panini compró a Charles Voughan (Pancho Pistolas) por $800.00. Fue el primero de esta marca que tuvo esa empresa aérea en 1939

Buhl (XB-AAT), piloteado por el capitán Felipe H. García, recorría la Ruta del Balsas diariamente. Salía el avión del Aeropuerto Central de México a las siete y media de la mañana y llegaba a la capital michoacana tres horas después. Pernoctaba en su última escala y, al día siguiente, en sentido inverso y sobre la misma ruta regresaba el Buhl a la ciudad de México. Para principios de 1937 había ya en la compañía aérea de Panini cuatro sesquiplanos Buhl, uno comprado en Jalisco (XB-AFL) y tres que trajo de los Estados Unidos el piloto García, y un piloto más, el capitán Mariano Monsivais.

Debido a la demanda de viajes especiales, la ciudad de Morelia fue convertida en una sucursal base de "Servicios Aéreos Panini". De allí se ofrecieron servicios radiales a la costa Michoacán-Guerrero hasta fines de 1939.

En el transcurso de ese tiempo, se iniciaron vuelos en una nueva ruta concesionada a Panini, que era: México-Huejutla-Tampico y regreso el mismo día. Ya también se habían agregado para entonces los servicios de los capitanes José Castañeda y Manuel Gómez Méndez. La base principal de la empresa se había establecido en sus nuevos hangares construidos en la esquina de la avenida Hangares y Boulevar del Aeropuerto, mismas instalaciones en las que hoy se encuentran las oficinas Aeronaves de México (Aero México).

Las rutas servidas por Panini se fueron ampliando con el tiempo. Para 1944, ya se volaba a Huamuxtitlan-Tlapa-Ometepec y Cuajimicuilapa; otra ruta era de: México-León-Aguascalientes-Zacatecas-Durango y Culiacán. La México-Morelia se amplió hasta Manzanillo de donde, posteriormente, se llegó a Guadalajara.

El accidente fatal que sufrió en 1947, en León, Guanajuato un DC-2, puso a la empresa de Panini en situación muy restringida; a tal grado afectó a Panini este accidente que su salud se quebrantó, por lo que decidió vender su empresa a un paisano suyo, el señor Carlos Oriani, que pagó millón y medio de pesos por "Servicios Aéreos Panini", incluyendo equipo y rutas concesionadas.

Oriani, ya dueño de "Servicios Aéreos Panini", puso al frente de la compañía en calidad de admistrador general al licenciado Rubén Ruiz Alcántara, que fungía como subgerente en Aerovías Reforma, que un año antes (1946) Oriani había comprado a Rico Pani.

Fue hasta 1948 cuando se realizó la incorporación definitiva del "Servicios Aéreos Panini" con Aerovías Reforma.

En la celebración de la Segunda Carrera Panamericana en 1952, Carlos Panini murió a consecuencia de un accidente de carretera durante el desarrollo de la misma, en la que Panini participaba al lado de su hija Teresita, a bordo de un automóvil de fabricación italiana.

AEROVIAS REFORMA

Alberto "Rico" Pani, que conocía muy bien las necesidades de México en materia de turismo, ya que poseía una vasta experiencia como dueño del Hotel Reforma y que había introducido en nuestro país la era del hotel de lujo, sentía la necesidad de una red flexible de rutas aéreas que hicieran más accesible la llegada de ese turismo internacional a México, decidió formar y financiar una empresa de transporte aéreo.

Como era de esperarse, la nueva compañía aérea recibió el nombre de Aerovías Reforma. La primera ruta que se trazó fue la México-Guadalajara-Culiacán-Ensenada y Tijuana, para canalizar el enorme mercado turístico del oeste de los Estados Unidos hacia el centro del país. Fue a instancias de Rico Pani, que se formularon los primeros estudios de integración de las líneas aéreas independientes en una sola empresa. Pero las restricciones para la adquisición de material aéreo impuestas por el esfuerzo bélico de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, no sólo hicieron impracticable por el momento la integración, sino que, la propia Aerovías Reforma sufrió en su economía, al grado de que el 7 de febrero de 1946 Rico Pani vendió la compañía a Carlos Oriani, cuyo subgerente general, el licenciado Rubén Ruiz Alcántara, recibió de manos del funcionario saliente, el también licenciado Alfonso Barrenechea, el dominio de Aerovías Reforma, que en el año de 1954 se fusionó con Aeronaves de México.

Durante la vida activa de Aerovías Reforma, ésta contó siempre con un selecto grupo de pilotos, entre ellos se recuerda a: Arturo Castañeda, Alfonso Ceceña, Guillermo Bellato y Mario Luna.

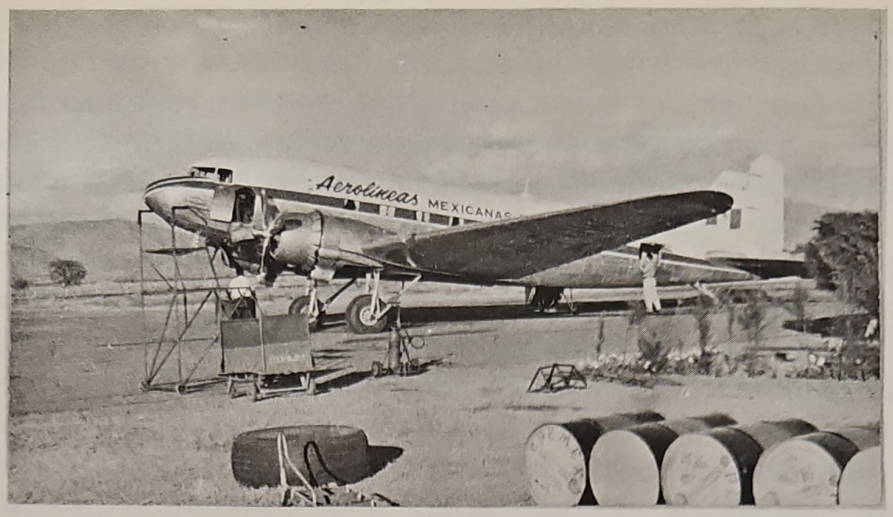
AEROLINEAS MEXICANAS

Crear una compañía de aviación desde sus principios con sólo 2,000 dólares prestados, es algo digno de llamar la atención.

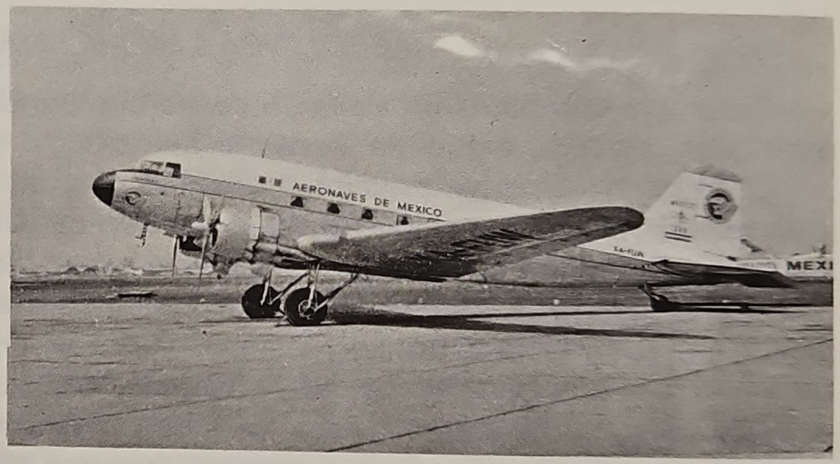
Lo anterior ocurrió a principios de 1955 cuando Aeronaves de México tuvo que reducir, por incosteabilidad, algunas de sus rutas, quedando por lo tanto varias ciudades del país sin comunicación aérea. Rubén Ruiz Alcántara, joven abogado, cuya profesión nunca ejerció, tenía en esa fecha nueve años de estar ligado con gran éxito al transporte aéreo nacional, era un idealista de la aviación. Al enterarse de la decisión de Aeronaves de México protestó como pudo por la medida pero, como siempre pasa en estos casos, no fue escuchado. Pero las cosas no quedaron así y Ruiz Alcántara se propuso reanudar por sí mismo los vuelos pero a costo moderado, no sin perder de vista la seguridad y efectividad de las operaciones.

Para tal fin Ruiz Alcántara se rodeó de un grupo de técnicos aeronáuticos, y con gran entusiasmo se dedicó a hacer planes y estudios de toda índole, que le permitieran la realización de su idea. Terminados éstos, fueron presentados al arquitecto Carlos Lazo, a la sazón secretario de Comunicaciones y Obras Públicas quien, desde luego, ofreció al joven abogado todo su apoyo, pero desafortunadamente en noviembre de ese mismo año, el funcionario perdió la vida en un accidente aéreo, y planes y proyectos para la nueva empresa aérea quedaron en suspenso. Había que buscar nuevos horizontes.

Al quedar al frente de la dependencia gubernamental como encargado del despacho el ingeniero Walter C. Buchanan, una nueva posibilidad se abrió para el proyecto de Ruiz Alcántara. Ya con el respaldo del subsecretario encargado del despacho, Rubén, como lo llaman sus amigos, consiguió de don Carlos Ramos, en venta a crédito dos aviones Douglas DC-3, de los que había recibido Aeronaves de México, de la extinta LAMSA (el XA-FUV y el XA-FUW) y un Douglas C-47 que había sido de Reforma (el XA-GUX).



El XA-FEV



El XA-FEW, primeros aviones con que contó Aerolíneas Mexicanas



XA-KOK (s/n 10467) de la ruta a Matamoros

Aerolíneas Mexicanas, nombre que recibió la empresa, contaba ya con tres aviones para empezar, pero había que repintarlos, revisarlos y ponerlos en buenas condiciones en general; arreglar oficinas, anunciar servicios, en fin, poner toda una organización lista para funcionar.

Y así fue, el 12 de mayo de 1956 se cubrió el primer vuelo de Aerolíneas Mexicanas, en la ruta México-Zihuatanejo.

En un principio la empresa contó con solamente doce personas que lo hacían todo. Tres pilotos aviadores, Sergio Múgica Gilberto Alba Valles y Rodolfo Díaz de León. El mecánico en jefe lo era el señor Julio García Bernal, el maestro Carlos Cifuentes se las veía con los sistemas eléctricos e instrumentos; Jorge Galindo y Carlos Cano tenían a su cargo la radiomecánica, y en operaciones y despacho quedó Humberto San Luis.

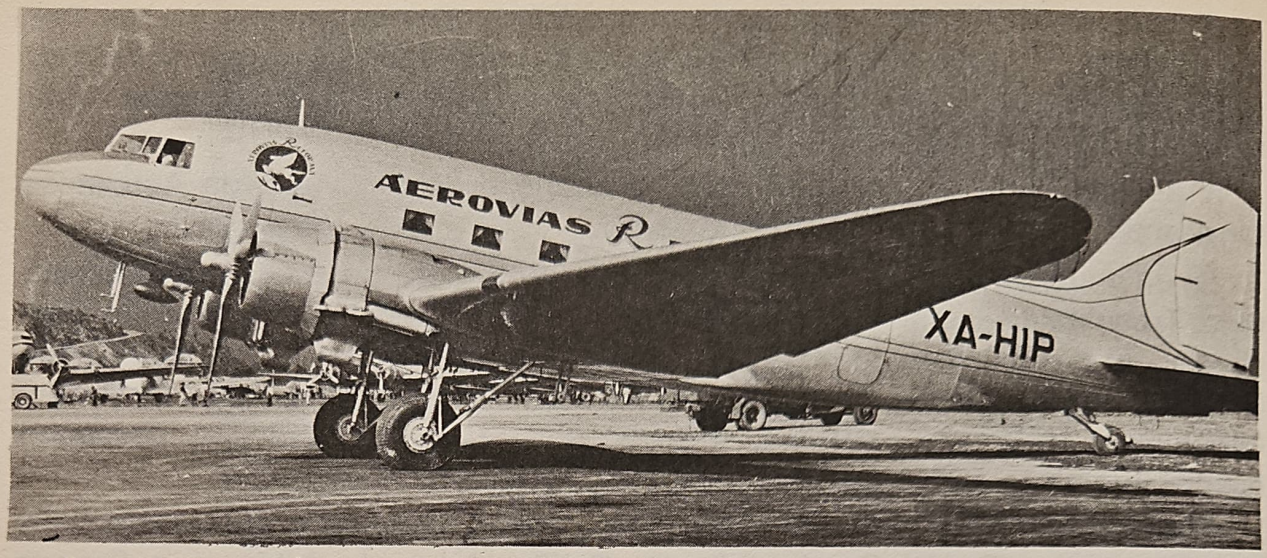
El señor Javier Rivas, como subgerente general, tenía en el área comercial y administrativa a Daniel García, Eduardo Patiño, Armando Arbizu y a Enrique Welch Ramos como el hombre de las relaciones públicas. Un mes después de iniciadas las operaciones a Zihuatanejo, se abrió una nueva ruta, la México-León-San Luis Potosí. La compañía, que había tenido que vender un motor y algunas otras refacciones de su almacén para comprar gasolina en sus primeros vuelos, empezaba a crecer. Nuevos pilotos se habían sumado a los tres con que había arrancado la empresa, ellos eran Javier Moreno Arreola, Agustín Díaz de León, Carlos Hernández de Lara y Víctor Mora.

Para la inauguración del servicio a Brownsville, Texas, que junto con Piedras Negras eran los dos puntos fronterizos que tocaba Aerolíneas Mexicanas, se preparó cuidadosamente en todos sus detalles el primer vuelo. Encabezaba la lista de invitados el ingeniero Walter C. Buchanan, subsecretario de Comunicaciones; el gobernador de Tamaulipas, doctor Norberto Treviño Zapata y el gobernador de Aguascalientes, Aguilar y Maya.

Pero los grandes triunfos de Ruiz Alcántara fueron, sin duda, aquellas ciudades a donde el servicio aéreo volvía en alas de Aerolíneas Mexicanas, tales lugares fueron: León-San Luis Potosí-Ciudad Victoria-Tamuin-Aguascalientes y Zacatecas.

Aerolíneas Mexicanas no tuvo aviones nuevos, pero los que tuvo, siempre recibieron el mejor de los cuidados, limpios y con excelente servicio de comidas con vinos y música, bellas y competentes sobrecargos hacían de cada vuelo una "fiesta". Ofrecieron los mejores servicios y una magnífica atención a los pasajeros las señoritas: María de los Angeles López Portillo, Cristina Jurado y Eliana Burunat, bajo la hábil dirección de Armando Arbizu, jefe de sobrecargos.

Para 1960, Aerolíneas Mexicanas tenía ya un Douglas DC-4 (XA-KOK) para la ruta Matamoros y poco tiempo después recibió el segundo (XA-JAV), de 132 pasajeros que manejó en su primer mes de vida, llegó a transportar 17,422 personas en ese mismo lapso. De un capital negativo, pues le habían prestado a Rubén dos mil dólares con los que empezó, en su último balance, antes de fusionarse con Aeronaves de México en 1963, Aerolíneas manejaba más de $15.000,000.00. Fue, además, la única compañía mexicana que en siete años seguidos de operaciones recibió los premios internacionales de seguridad.



Douglas DC-3 (s/n 4926) de Aerovías Reforma

PEQUEÑAS EMPRESAS Y PILOTOS PIONEROS DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO

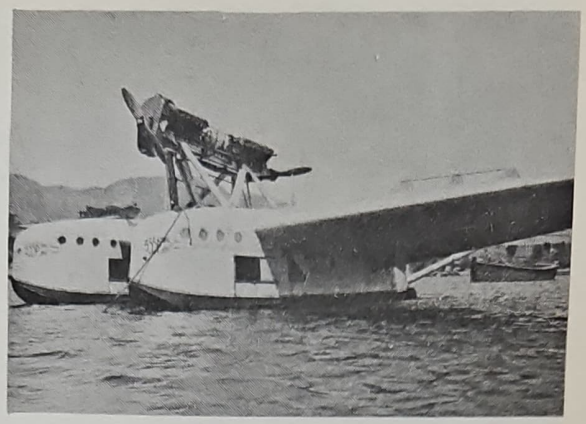
En los primeros días del año de 1931 los señores Abel R. Pérez y Gonzalo Abaunza obtuvieron de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas una concesión para que su empresa, la Compañía de Transportes Aéreos México-Cuba, S.A., hiciera un servicio de pasajeros, express y correos entre el Puerto de Veracruz y La Habana, Cuba, con escalas en Alvaro Obregón (Frontera) y Progreso.

El vuelo entre México y Cuba llevaría doce horas y se emplearían hidroaviones italianos Savoia Marchetti, con capacidad para 17 pasajeros.

La inauguración de esta primera ruta internacional de la aviación comercial mexicana fue el 19 de junio de 1931, y estuvo a punto de terminar en tragedia. Sucedio que, diez minutos después de que el hidroavión "México" despegó de Progreso, Yucatán, con destino a La Habana, un fuerte calentamiento en los dos motores obligó al piloto a intentar el regreso al punto de partida. El fuerte viento dominante en ese momento impidió la maniobra proyectada, viéndose el "México" obligado a amarar a siete kilómetros de la costa frente a Progreso. El fuerte oleaje hizo que se rompiera la cabina derecha (que al mismo tiempo era el flotador), quedando el hidroavión parcialmente sumergido en el mar. Los pasajeros fueron puestos a salvo sobre las alas; por fin, el viento llevó al aparato hasta la playa, en donde quedó varado, permitiendo que los pasajeros y tripulantes saltaran a tierra.

Un año después de fallido intento de comunicar a México con Cuba por el aire, el señor J. Hans Mattes, con base en la capital tabasqueña, construyó una red aérea que cubrió casi todo el Estado. Sus rutas fueron Villahermosa-Frontera, Villahermosa-Comacalco y Villahermosa-Salto del Agua. Jalapa de Méndez, Macuapana, Teapa, Pichucalco, Huimanguillo, Cárdenas, Yajalon y Emiliano Zapata fueron otros tantos puntos que tocaron los aviones del señor Mattes.

Peck Woodside y su empresa Compañía Aeronáutica del Sur fundada en octubre de 1934 fueron, tal vez, los "herederos" de las rutas de Mattes en Tabasco.



Hidroavión Savoia Marchetti utilizado en la ruta Veracruz-Progreso-Habana

La concesión 28 de ese año dio a Woodside derechos en la ruta: Villahermosa, Jalapa de Méndez, Comacalco, Pichucalco, Teapa y Puerto México. En 1936, al amparo de la concesión 42, las rutas de Aeronáutica del Sur tomaron rumbo a: Cárdenas, Canducan, Huimanguillo, Tacotalpa, Macuspana, Salto del Agua y Frontera.

En esta parte de nuestro país, el llamado "sureste", otros muchos han sido pioneros y entre ellos están: Francisco Samohano, de Tabasqueña de Aviación, y en Chiapas, Alberto Buere y Manuel Urquidi.

Comunicaciones Aéreas de Veracruz, fundada en 1934 por el industrial, hombre de negocios y piloto aviador Francisco Buch de Parada, se dedicó a unir entre sí el vasto territorio veracruzano. Varias concesiones de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas dieron a Buch de Parada las rutas a Jalapa, Córdoba, Orizaba, Nautla, Martínez de la Torre, Poza Rica, Papantla, Huatusco, Tuxpan, Tezuitlán, Pue., San Andrés Tuxtla y Villahermosa.

Las operaciones se iniciaron utilizando un monoplano Fairchild, modelo 71 (X-BAEE), al que todo mundo en el Puerto Central Aéreo de México conocía como "El Espinazo del Diablo", ¿por qué?; pues primero, por la forma triangular (vértice hacia arriba) de su fuselaje, y segundo, por su color rojo.

El Fairchild y su piloto, el capitán Luis Lyons Lazo, tuvieron una curiosa aventura: resulta que un buen día en que piloto y avión surcaban el cielo veracruzano, el motor de pronto se desprendió del avión, cayendo al suelo como piedra. Sin embargo, la pericia y sangre fría del piloto Lyons hizo que el avión, planeando suavemente se posara en un llanito cercano a la población de Topilillo. Afortunadamente no hubo desgracias que lamentar entre los pasajeros y tripulantes. Lo anterior ocurrió el 16 de noviembre de 1934.

En 1940, Comunicaciones Aéreas de Veracruz con base en la capital del Estado, adquirió una regular flota de aviones Pilgrim para nueve pasajeros, equipados con radiocomunicación.

En Jalisco y Costa del Pacífico, Daniel P. Fort fue el precursor de la ruta Guadalajara-Puerto Vallarta en el año de 1933. El 9 de octubre de 1934, Fort recibió la concesión número 32, para la ruta: Guadalajara-Tenamaxtlan, Ayutla, Unión de Tula, Autlán, Talpa, Mascota y Puerto Vallarta.

Más tarde, con trimotores Ogden Ospry, abrió la ruta Mazatlán-La Paz.

Transportes Aéreos de Jalisco, de Raúl Fierro Villalobos, y Aeronaves Transcontinentales, fueron otros tantos pioneros en Jalisco, Nayarit y Sinaloa.



Pancho Buch de Parada, fundador de Comunicaciones Aéreas de Veracruz



Avión Fairchild 71-FC2 (s/n 24) "El Espinazo del Diablo", con el que inició sus rutas la empresa de Buch de Parada



Aeropuerto "El Encero", base de operaciones de Comunicaciones Aéreas de Veracruz, en Jalapa, capital del estado

COMUNICACIONES AEREAS DE VERACRUZ

OFICINAS GENERALES: LERDO NUM 21 TEL ERIC 26 JALAPA, VER.

Pasaje — Correo — Express — Valores



Servicio Especial de Correo Aéreo Local

CON CINCO CENTAVOS DE PORTE EXTRAORDINARIO, SUS CARTAS SERAN TRANSPORTADAS POR VIA AEREA EN NUESTRAS LINEAS y por los MEDIOS ORDINARIOS FUERA de ELLAS.

Eficiente Servicio de Express Aéreo

EMPLEANDO NUESTRO SERVICIO DE EXPRESS AEREO, SUS MERCANCIAS O VALORES LLEGARAN A CUALQUIER PUNTO DE NUESTRAS LINEAS CON LA EXACTITUD QUE EL CASO REQUIERA Y PAGANDO UNA CORTA PRIMA EXTRA PUEDEN IR ASEGURADAS CONTRA TODO RIESGO, DESDE SU DEPOSITO EN NUESTRAS OFICINAS HASTA SU RECIBO POR LOS INTERESADOS.

Ahorre Tiempo y Dinero

viajando en nuestros Super-Aviones "PILGRIN" de 9 pasajeros, Equipados con Radio-Telefonía, los que han permitido una eficiencia extraordinaria sin incidentes.

AGENCIA EN MEXICO:
"WAGONS LITS - COOK"
DPTO. DE TURISMO DEL BANCO NACIONAL DE MEXICO.
Eric 12-82-19 Av. Fco. I. Madero 1.
Mex L-07-03 MEXICO, D. F.

AGENCIA EN TAMPICO:
ONESIMO MOLINA.
Centenario 104. *Tel. Mex. F-17 58*

AGENCIA EN VERACRUZ:
"CAMIONERA DEL GOLFO"
Servicio de Primera Clase.
Lerdo No. 71. *Tel Eric. 30-25.*

AGENCIAS EN:
Huatusco, Córdoba, Cosamaloapan, San Andrés Tuxtla, Puerto México, G. Zamora, Papantla, Poza Rica, Tuxpan, Villa Cuauhtémoc, Vega de Alatorre, Misantla.

ITINERARIO :: En vigor desde el 1o. de Agosto de 1940.

LINEA AL SUR.
Jalapa - Puerto México (Coatzacoalcos)

Léase hacia abajo			*Léase hacia arriba*
MARTES Y VIERNES			MARTES Y VIERNES
Sale 8.50	Jalapa (Encero)	Llega	15.05
Llega 9.08	Huatusco (X)	Llega	14.45
Llega 9.23	Córdoba	Sale	14.25
Sale 9.35	Córdoba	Llega	14.15
Llega 10.27	Cosamaloapan (X)	Llega	13.23
Llega 10.54	San Andres Tuxtla	Sale	12.56
Sale 11.02	San Andres Tuxtla	Llega	12.48
Llega 11.40	Puerto México	Sale	12.10

LINEA AL NORTE
Jalapa – Villa Cuauhtémoc (Tampico)

Léase hacia abajo.					*Léase hacia arriba.*	
LUNES, MIERCOLES Y VIERNES		SABADOS			SABADOS, MARTES Y JUEVES	
					LUNES	JUEVES
S.	8.45	10.30	Jalapa (Encero)	Ll.	11.45	13.06
Ll.	9.40	11.25	Gutiérrez Zamora	S.	10.50	12.11
S.	9.50	11.35	Gutiérrez Zamora	Ll.	10.40	12.01
Ll.	10.04	11.49	Papantla	S.	10.27	11.47
S.	10.14	11.59	Papantla	Ll.	10.17	11.37
Ll.	10.24	12.09	Poza Rica	S.	10.07	11.27
S.	10.34	12.19	Poza Rica	Ll.	9.57	11.17
Ll.	10.54	12.39	Tuxpan	S.	9.37	10.57
S.	11.04	12.49	Tuxpan	Ll.	9.27	10.47
Ll.	11.24	——	Poza Rica	S.	——	10.27
S.	11.34	——	Poza Rica	Ll.	——	10.17
Ll.	12.49	13.45	Villa Cuauhtémoc	S.	8.30	9.00

NOTA:—Los pasajeros que de Jalapa, Gutiérrez Zamora y Papantla vayan a Tampico o viceversa, deberán permanecer en Poza Rica mientras los aviones hacen el vuelo corto Poza Rica-Tuxpan-Poza Rica.

Cuando por falta de pasaje no se verifique el vuelo corto Poza Rica-Tuxpan-Poza Rica, los aviones podrán permanecer en Tuxpan, el tiempo correspondiente, para continuar conforme a la hora de itinerario.

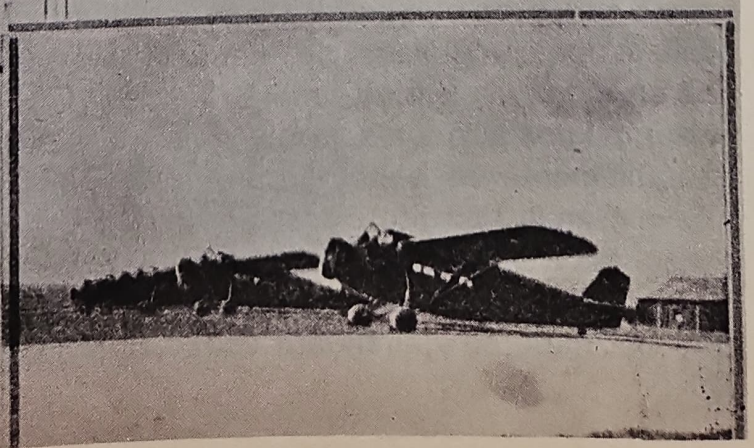
TARIFA GENERAL No. 6.

Incluído el Seguro del Viajero *(Anula las anteriores)*

	1a.	2a.	3a.	4a.	Exc.	Imp.
DE JALAPA A:						
Huatusco	$11.45	$ 5.95	$18.35	$ 9.55	.21 cs.	42
Córdoba	17.80	9.25	28.50	14.80	.35	70
Cosamaloapan	39.30	20.40	62.90	32.65	.80	200
San Andres Tuxtla	45.45	23.60	72.70	37.75	.93	264
Puerto México	52.55	27.30	84.10	43.65	1.08	352
Gutiérrez Zamora	31.35	16.30	——	——	.63	142
Papantla	34.75	18.05	——	——	.70	165
Poza Rica	37.10	19.25	——	——	.75	183
Tuxpan	42.15	21.90	——	——	.86	229
Villa C. (Tampico)	53.85	27.95	86.15	44.75	1.10	369
Vega de Alatorre	18.40	9.55	——	——	.37	73
Misantla	23.40	12.15	37.45	19.45	.49	97
LINEA SUR						
De HUATUSCO A:						
Córdoba	$ 8.20	$ 4.25	——	——	.14	28
Cosamaloapan	33.80	17.55	——	——	.67	158
San Andrés Tuxtla	41.50	21.55	——	——	.84	222
Puerto México	49.35	25.65	79.00	41.05	1.02	310
DE CORDOBA A:						
Cosamaloapan	$29.25	$15.20	——	——	.59	130
San Andrés Tuxtla	38.50	20.00	——	——	.78	194
Puerto México	47.00	24.40	75.25	39.05	.96	282
DE COSAMALOAPAN A:						
San Andrés Tuxtla	16.55	8.60	——	——	.32	64
Puerto México	33.00	17.15	52.85	27.45	.66	152
DE SAN ANDRES TUXTLA A						
Puerto México	$21.55	$11.20	$34.45	$17.95	.44	88
LINEA NORTE						
DE GUTIERREZ ZAMORA A:						
Papantla	$ 8.20	$ 4.25	——	——	.13	23
Poza Rica	11.20	5.80	——	——	.21	41
Tuxpan	21.30	11.10	——	——	.41	87
Villa C. (Tampico)	41.95	21.80	67.15	34.85	.85	227
DE PAPANTLA A:						
Poza Rica	8.20	4.25	——	——	.13	18
Tuxpan	16.55	8.60	——	——	.32	64
Villa C. (Tampico)	39.70	20.60	63.55	33.00	.81	204
DE POZA RICA A:						
Tuxpan	12.55	6.50	——	——	.23	46
Villa C. (Tampico)	37.45	19.45	59.95	31.15	.76	186
DE TUXPAN A:						
Villa C. (Tampico)	31.00	16.10	49.65	25.75	.62	140
DE VEGA DE ALATORRE A						
Misantla	$ 8.20	$ 4.25	$13.10	$ 6.80	.13	24

Linea Jalapa - Vega de Alatorre - Misantla

Léase hacia abajo.			*Léase hacia arriba*
MIERCOLES Y SABADOS			MIERCOLES Y SABADOS
Sale	8.30	Jalapa (Encero)	Llega 10.20
Llega	8.57	Vega de Alatorre	Sale 9.53
Sale	9.07	Vega de Alatorre	Llega 9.43
Llega	9.20	Misantla	Sale 9.30



En esa época, aparte de las anteriores, operaban diversas empresas pequeñas que comenzaron a integrar otras regiones de la República en una unidad nacional.

En el Pacífico, Julio Zinzer, con Transportes Aéreos del Pacífico operaba en la ruta Mazatlán-La Paz. El 31 de mayo de 1935 obtuvo la concesión 33 para la ruta Acapulco-Ometepec-Pinotepa-Tututepec-Pochutla y Oaxaca. Enrique Zárate Leyves (Servicios Aéreos Zárate), y Taxis Aéreos Oaxaca cubrían servicios a puntos importantes en Guerrero y Oaxaca, tales como: Acapulco, Tehuacán, Huaxapan, Putla, Cacahuatepec, Petatlán y Oaxaca. Alfredo Zárate Leyves operaba Acapulco-La Unión, Arteaga-Apatzingán y Uruapan.

En Michoacán y Guerrero establecieron comunicaciones aéreas: Aeronaves Michoacán Guerrero, del capitán P.A. Carlos Cortés Ruiz, y Lucio Loperena "Picho", de Uruapan a Manzanillo y otros puntos del Estado.

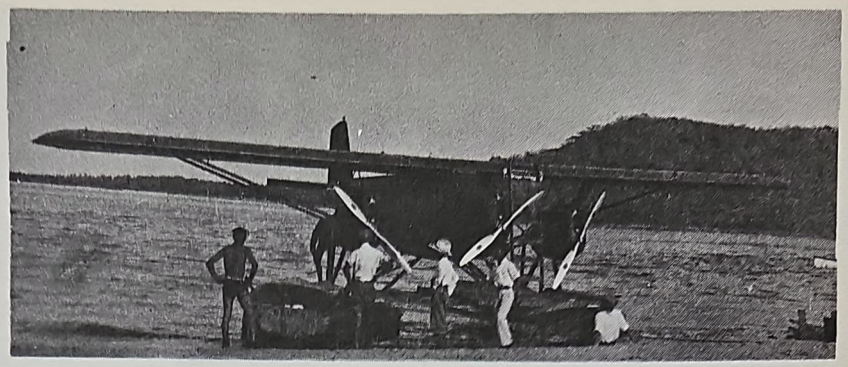
Cooperar al desarrollo del país a través de las comunicaciones aéreas fue el pensamiento que impulsó al capitán Miguel Anaya García, nacido en Tultenango, estado de Hidalgo, el 26 de septiembre de 1924, a establecer vuelos regulares a lugares incomunicados de México.

El estado de Michoacán, no es el único en la República que tropezara con el problema de la insuficiencia de vías de comunicación. Miguel Anaya, que se hizo piloto aviador a sí mismo, y que el 20 de febrero de 1942 voló, por primera vez, en un biplano Fleet 16 B reconstruido por él mismo en su pueblo natal, se dio a la tarea de organizar una pequeña empresa de aerotransportes que llenara la necesidad comunicativa de su estado adoptivo, e impulsara el desarrollo y progreso del municipio de Zitácuaro, Michoacán.

El 1o. de mayo de 1950, Líneas Aéreas de Zitácuaro, de la que Anaya era fundador, gerente, piloto, mecánico, expendedor de boletos, etc., inició sus operaciones, con un monoplano Aeronca Sedan. El servicio diario se estableció entre los municipios de Zitácuaro, Tuzantla, Huetamo, Luvianos, en el Estado de México y el Puerto de Zihuatanejo, en Guerrero. De Huetamo había servicio radial a Zirándaro, Guyameo y San Lucas.

Gracias al buen servicio prestado a los habitantes de esta rica zona del estado de Michoacán, pronto el éxito sonrió a Líneas Aéreas Zitácuaro, que ya contaba para ese entonces con la colaboración de los pilotos toluqueños Jaime García e Ignacio Salgado, pioneros de las rutas aéreas en la zona del Estado de México que lindaba con Michoacán y Guerrero. Jaime García y Salgado tenían como base la ciudad de Toluca.

El pasaje, el express y la carga siguieron aumentando día a día, al grado que pronto surgieron competidores para Miguel Anaya. En efecto, a fines del año de 1956, el rico comerciante de Zitácuaro, el libanés Manuel Esteben, se asoció con dos exiliados españoles, los hermanos Juan y Manuel Argüelles (Los churumbeles), pilotos aviadores, y se dispusieron a sentarse a la mesa puesta y disfrutar tranquilamente del banquete preparado. En esas condiciones de competencia, Anaya García decidió, sin abandonar las rutas ya en explotación, abrir otros horizontes a otros lugares del estado de Michoacán, Así fue como el 21 de febrero de 1957, con base en la ciudad de México, empezó a volar hacia Zihuatanejo vía Huetamo y Zirándaro. Para esta época su empresa cambió de nombre al



Trimotor Ogden Ospry de la primera ruta Mazatlán-La Paz, de Daniel P. Fort en 1933

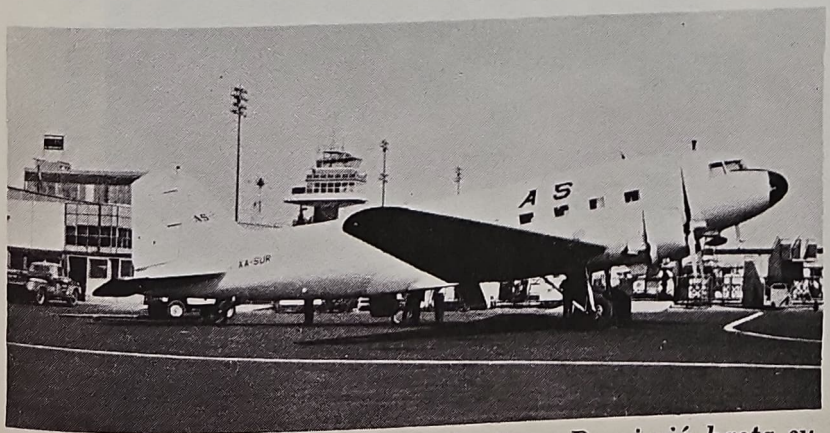


Aeronaves Michoacán Guerrero. Boeing 247-D (s/n 1715), Carlos Cortez Ruiz

COMUNICARON LOS ESTADOS DE MICHOACAN Y GUERRERO



Aeronaves de Michoacán. Boeing 247D. (s/n 1702)



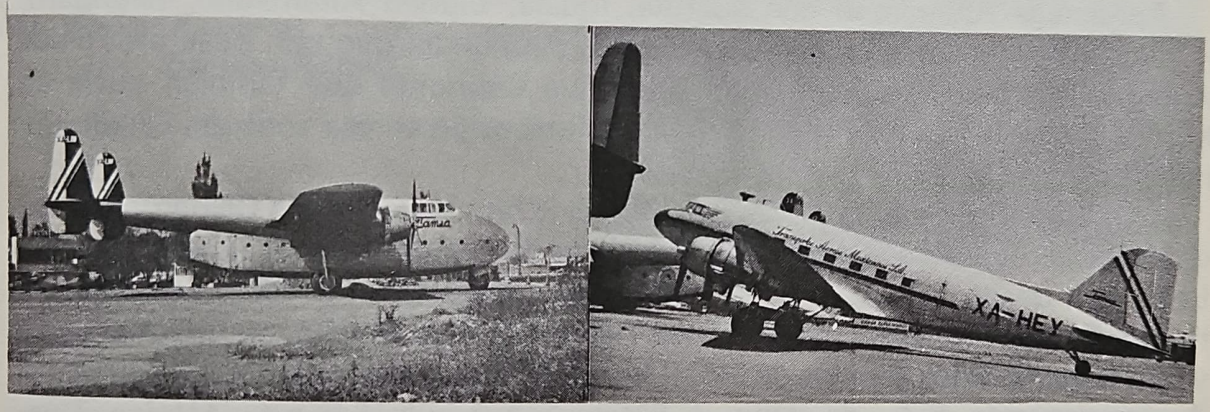
Aerovías del Sur de Enrique Cortines P., sirvió hasta su desaparición en los estados de Guerrero y Michoacán



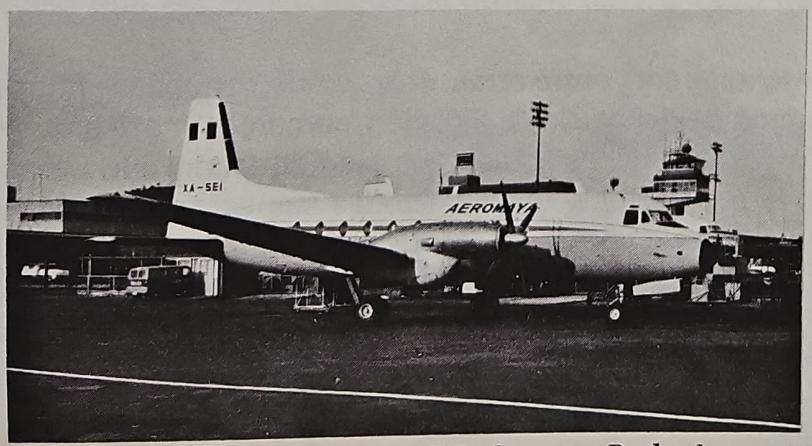
Cap. P.A. Miguel Anaya García frente al avión con el que inició sus actividades aéreas en Michoacán



Aerotransportes, S.A. de Henry J. Filsinger. El Boeing 247D de la fotografía es el XA-FEO (s/n 1702)



TAMSA, precursora de la carga aérea de México a Mérida, Chetumal y Belice. El avión de la izquierda es un Faichild C-82, XA-LIW (s/n 10093)



Al asociarse Manuel Gómez Méndez con Barbachano y Aero Safari, nació Aeromaya, que cubrió servicios en Yucatán y Quintana Roo, principalmente en la zona arqueológica de Chiapas

de Aerovías Anaya, y su equipo de vuelo contaba ya de un Cessna 195 y un bimotor Beechcraft 18. El Cessna permanecía en Huetamo, para los servicios radiales a San Lucas, Guayameo, Zirándaro, La Villita e Infiernillo.

Se voló también en esa época un circuito que, partiendo de Zitácuaro, llegaba a Morelia vía Huetamo.

De 1965 a 1968, Aerovías Anaya voló de Huetamo haciendo un servicio hasta Infiernillo, para mover personal, carga y express al Proyecto Hidroeléctrico de "Las Truchas", en el Río Balsas.

Con base en una cláusula de reserva de la SCT, mediante la cual no se conceden derechos de concesión para ningún explotador de rutas aéreas, la empresa estatal "Aeronaves Alimentadoras" inició dos vuelos diarios de Morelia y Uruapan hacia "Las Truchas", haciendo incosteable para los operadores regionales el servicio hacia ese punto. La razón . . . pues que ninguno de ellos podía darse el lujo de volar con aviones casi vacíos.

En vista de lo anterior, Aerovías Anaya, a principios de 1972, canceló sus vuelos al complejo hidroeléctrico del Balsas.

Aerolíneas Altamirano con su ruta: Iguala, Ciudad Altamirano, Zirándaro, Huetamo y Morelia, así como José García Archundia que con base en Toluca vuela a Zihuatanejo vía Huetamo, y Enrique Cauhonte que también vuela en Michoacán, han sido los heraldos de la comunicación en esa zona del Estado por muchos años.

En Guerrero, Oaxaca y Puebla, precursores han sido: Tomás Calderón con su empresa Aeronaves de Oaxaca, Isidro Linares de LAGOSA y actualmente Eucario León, que desde Tehuacán vuela a regiones contiguas en el estado de Oaxaca. Héctor Bernal, Francisco (Paco) López Tejeda y Sergio Murillo, de Cuautla, van a varios lugares de los estados de Morelos y Guerrero. Aerovías Latino Americanas; Aerotransportes, S.A., de Henry J. Filsinger, que cubrió la ruta: México, Querétaro, León, Aguascalientes y Brownsville. Leopoldo (Leo) López Talamantes, en Chihuahua; TAMSA, precursora de la ruta de carga a Veracruz, Coatzacoalcos, Frontera, Carmen, Campeche, Mérida y de allí a Cozumel, Chetumal y Belice. Taxis Aéreos Nacionales, fundada en 1948 por Desiderio Simón y Próspero Tomich, que con Cessna T-50 volaron las rutas del Balsas que habían quedado inactivas.

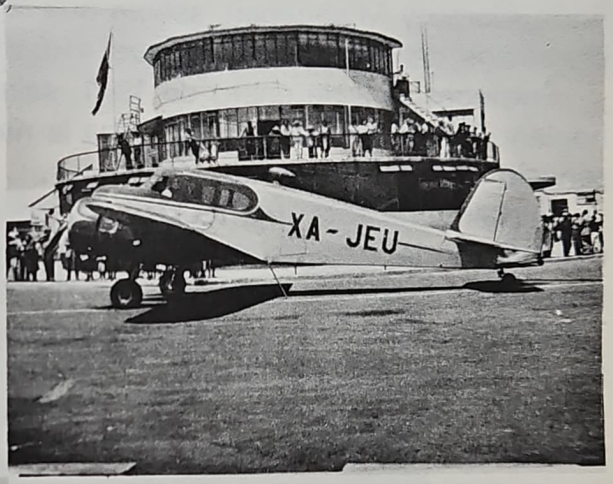
Todas las anteriores son, entre otras, el grupo de pequeñas empresas que formaron los primeros peldaños de la aviación comercial mexicana. Muchas han desaparecido, otras tan modesta fue o ha sido su labor, que pasan ignoradas, otras siguen en la actualidad a pesar de todas sus escaseces económicas, realizando la integración de todos los mexicanos dentro de la unidad nacional. Quisiérase hacer mención de todos los pequeños operadores y pilotos más modestos, pero al no contarse con información sobre ellos, no queda sino dejar constancia de que, a pesar de todo, sus nombres quedan presentes en este relato.

TRANSPORTES AEREOS DE TAMPICO

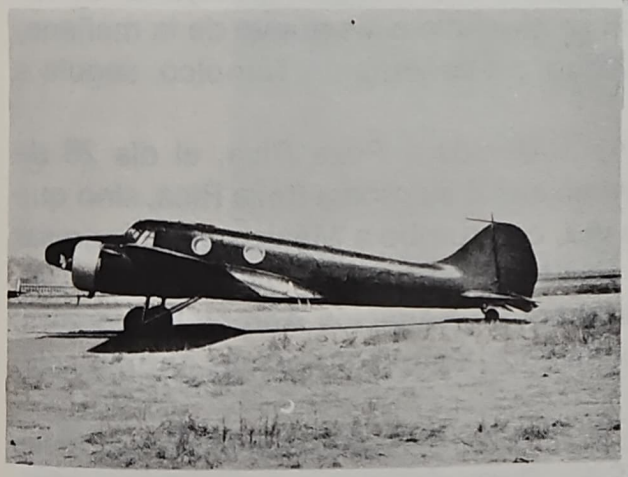
Obra de un hombre: el capitán Felipe Gutiérrez de Lara que con un modesto biplano Spartan, inició una empresa de aviación que fue modelo en su época y



Transportes Aéreos de Tampico. Su primer avión un Spartan de dos plazas (C-805H)



El Cessna T-50 de TAT que alimentaba el pasaje de las Huastecas a la ruta principal Tampico-México



Avro Anzon XA-GES (s/n 12119) con el que TAT cubría la ruta Poza Rica-Tampico



El Douglas DC-3 de TAT

que brindó un sistema rápido, económico y seguro de transportación en las Huastecas.

Gutiérrez de Lara, aviador por vocación, con el también capitán Antonio Ortiz, se dio por el año de 1940 a crear lo que se llamó la Ruta de las Huastecas. Esta comprendía: Tampico, El Higo, Tempoal, Tantoyuca, Platón Sánchez, Veracruz y Huejutla, Hgo.

La gente de la Huasteca, impulsada por la falta de buenos caminos, pronto se enseñó a volar, convirtiéndose con el tiempo en asiduos clientes de TAT.

La fe de Gutiérrez de Lara y Ortiz en las Huastecas no era cosa nueva, pues ya por el año de 1938, en el mismo biplano Spartan habían trabajado una concesión mediante la cual podían realizar vuelos los martes de cada semana, llevando las rayas a los campos petroleros de Cacalilao, Reventadero, Ebano, Naranjos, Cerro Azul, Alamo y Miahuapan, sabían que la gente de la Huasteca aprovecharía los beneficios del servicio aéreo que están por brindar.

Entonces el 2 de enero de 1941, salió del Puerto de Tampico el único monoplano Travel Air con que contaba la naciente empresa, inaugurando el primer servicio en la Ruta de las Huastecas.

Inicialmente esta ruta fue cubierta dos veces por semana, años después se convirtió en un servicio diario. El 2 de septiembre de 1946, la Ruta de las Huastecas se prolongó a la capital azteca. En 1947 se incorporó equipo DC-3 en la ruta Tampico-México, vía Huejutla. Por esta época ingresó a TAT un valioso elemento, el capitán Manuel Oro.

Los bimotores Cessna T-50 desempeñaban el "roll" de aeronaves alimentadoras que, saliendo a temprana hora de Tampico, recogían pasajeros en los puntos intermedios de la ruta y los dejaban en Huejutla a las nueve de la mañana, hora en que hacían conexión con el DC-3 que, procedente de Tampico, seguía a la ciudad de México.

En la ruta Tampico-Naranjos-Cerro Azul-Alamos y Poza Rica, el día 26 de febrero de 1950, el bimotor Avro-Anson ya no enfiló su proa a Poza Rica, sino que un Douglas DC-3 cubrió la ruta pero, esta vez, con rumbo a México, para regresar a Tampico vía Huejutla. En 1952, Felipe Gutiérrez de Lara de TAT, Tomás Calderón de Aeronaves Oaxaca y Juan Tillingham de Servicios Aéreos Nacionales, llegaron a un acuerdo mediante el cual unificaban las tres empresas en una sola, así nació Líneas Aéreas Unidas, S.A.

Con el tiempo, Líneas Aéreas Unidas, S.A. (LAUSA) se transformó en Líneas Aéreas Unidas Mexicanas, S.A. (LAUMSA). Después, al separarse Tomás Calderón y Felipe Gutiérrez de Lara de LAUMSA, ésta volvió a cambiar de nombre a Servicios Aéreos Especiales, S.A., quedando al frente Juan Tillingham y el licenciado Fernando Ongay Méndez. Finalmente, SAESA al ser absorbida por Aeronaves de México como empresa filial, tomó el nombre de servicios Aéreos Especiales (SAE).

El piloto Juan Galindo Quezada fue también un precursor de las comunicaciones aéreas en las Huastecas, sobre todo en la hidalguense.

De las empresas aéreas nacionales cuyos aviones aparecen en las fotografías que a continuación aparecen en el repaso histórico, muchas de ellas aún están operando, otras han sido absorbidas por empresas mayores y otras han desaparecido.



Douglas DC-4 (North Star) (XA-NOV ex CF-TFI) de LAUMSA



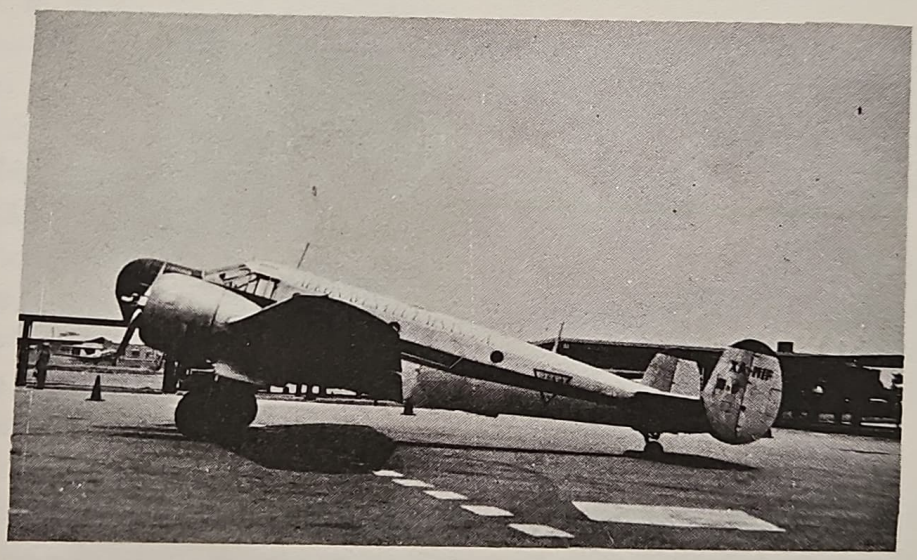
El último equipo que operó SAESA antes de convertirse en SAE



Aerocarga. Carlos Cervantes Pérez. En Baja California



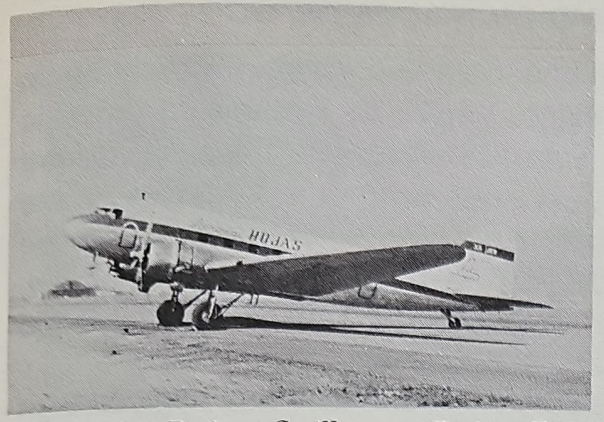
Aerolíneas Vega. Gustavo Rodríguez Vega. En Guerrero y Oaxaca



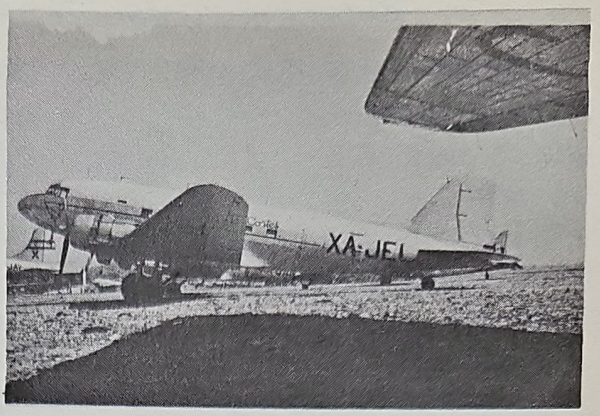
Aeronaves del Balsas



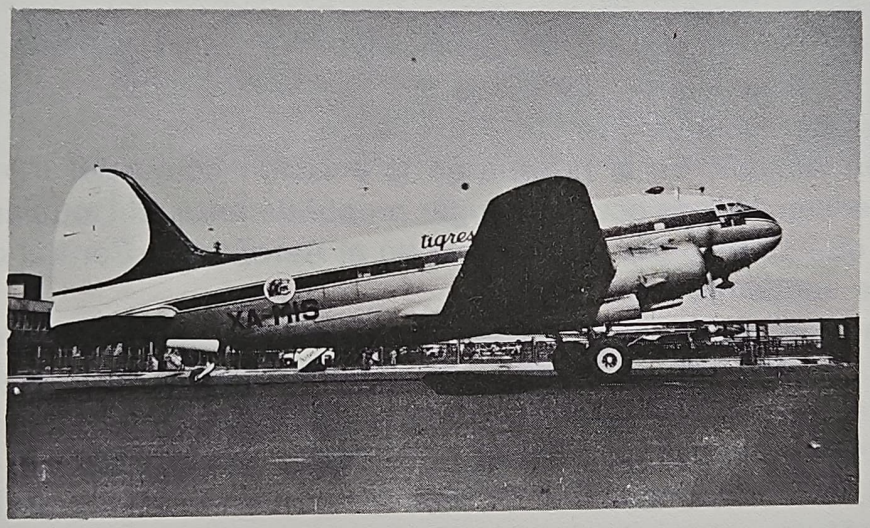
Aeronaves del Itsmo-México-Ixtepec



Aerovías Rojas. Guillermo Rojas. En Oaxaca y Veracruz



Trans Mar de Cortez de Mayo Obregón



TRIGRES VOLADORES DE JOSE LOPEZ HENRIQUEZ



AVIACION COMERCIAL INTERNACIONAL EN MEXICO

Puede establecerse el año de 1928 como el año en que dio principio la era de los servicios aéreos internacionales hacia México. Según los mejores informes de que se dispone a este respecto, la primera empresa aérea que traspuso nuestra frontera fue la Pickwick Latino Americana, S.A., que obtuvo a mediados de ese año la concesión número nueve para volar la ruta Nogales-Tijuana, en la que inició operaciones el 31 de mayo de 1928. Meses después, el 29 de noviembre, inauguró servicios en la ruta Nogales-México; México-Tapachula, utilizando trimotores Bach "Air Yacht" para diez pasajeros.

Con el vuelo que el 9 de marzo de 1929 realizó el coronel Charles A. Lindbergh a bordo del trimotor Ford "México", quedó establecida la ruta internacional Brownsville, Texas-México, D.F., que marcó el principio de las actividades de Pan American Airways, en México. Más tarde esta empresa a través de su filial, la Compañía Mexicana de Aviación, obtuvo permiso del Gobierno de Guatemala, para prolongar la ruta Brownsville-México hasta la ciudad de Guatemala.

De Centroamérica vino la empresa de bandera salvadoreña, Transportes Aéreos Centro Americanos (TACA) que, cronológicamente, fue la tercera empresa aérea internacional que entró a México.

American Airlines. En la historia de la aviación comercial internacional de México American Airlines ocupa un lugar preponderante. El Douglas DC-3 de esta empresa que aterrizó por primera vez en el Aeropuerto Central de México, lo hizo el 6 de septiembre de 1942.

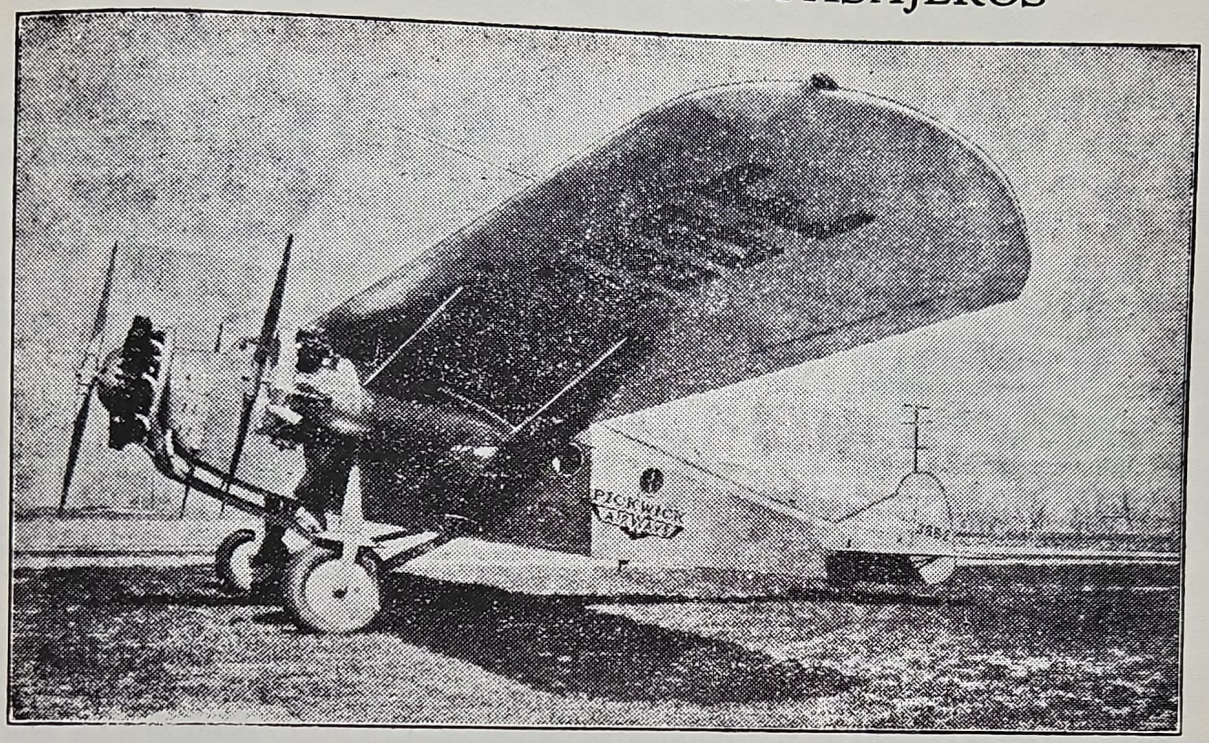
American Airlines, fundada años atrás para dar servicio doméstico ligando las principales ciudades de los Estados Unidos, envió en febrero de 1940 a su vicepresidente, el señor D.M. Mosier, para que sobre el terreno estudiara las posibilidades de la operación de una ruta hacia nuestro país. Obtenida la aprobación del señor C.R. Smith, presidente de A.A. y uno de los más grandes y sinceros amigos de México, se iniciaron de inmediato las pláticas ante el aquel entonces secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, ingeniero Melquiades Angulo, con el objeto de obtener la concesión para operar el servicio internacional. El permiso se entregó a la American Airlines el 25 de octubre de 1940.

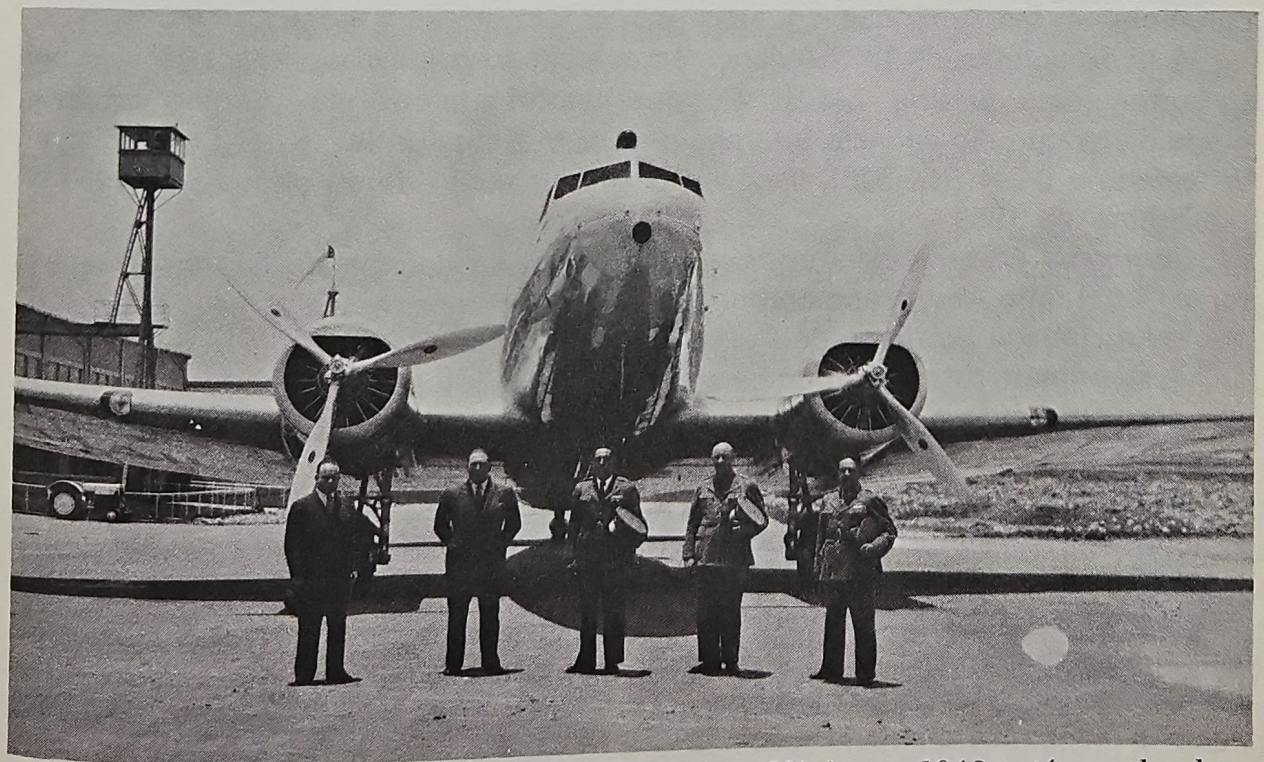
El siguiente paso fue obtener del Gobierno de los Estados Unidos el permiso para prolongar los servicios aéreos a México. Las audiencias principiaron en la ciudad de Washigton, el 9 de diciembre de 1941, ante el Consejo de Aeronáutica Civil.

En vista de que el establecimiento de tales servicios internacionales contribuirían al fomento de las buenas relaciones entre ambos pueblos, el 18 de abril de 1942 el gobierno de la Casa Blanca otorgó permiso a la American Airlines para operar el servicio aéreo a la ciudad de México, D.F. vía Monterrey, N.L. American Airlines dio de inmediato testimonio del cariño que su presidente, el señor C.R. Smith, sentía para México.

Este cariño se produjo en hechos positivos. Primero la compañía integró su personal con elementos jóvenes mexicanos, los mandó a su escuela en Dallas, Texas, a realizar estudios y adiestramiento especial. Construyó aeropuertos en Monterrey, Ciudad Victoria, Tamuin y Actopan. El aeropuerto de Ciudad Victoria

TRIMOTOR BACH DIEZ PASAJEROS





Frente al DC-3 con que A.A. voló por primera vez a México en 1942, están en el orden acostumbrado: Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Juan Pablo Aldasoro, Horacio Ruiz y Eduardo Aldasoro, pioneros de la aviación mexicana

no fue sólo para American Airlines, sino que fue utilizado por distintas empresas de aviación mexicanas. Los aeropuertos de Tamuin y Actopan fueron posteriormente cedidos al gobierno mexicano.

A todo lo anterior hay que agregar que American Airlines fue la primera en establecer en México un sistema de aeronavegación por medio de radiofaros. Esta innovación, que se inauguró en diciembre de 1943, estableció estaciones en México, Tepexpan, Ciudad Victoria, Monterrey, Manulique y Monclova.

Los servicios internacionales originales de A.A. fueron: México-Monterrey-Fortworth-Dallas-Washington-Nueva York. Despues vino México-Monterrey-El Paso-Los Angeles, para luego servir la ruta México-Monterrey-Fortworth-Dallas-Chicago. Actualmente A.A. opera en la siguiente forma: 1o. México-San Antonio-Dallas-Washington y Baltimore, 2o. México-Chicago. Al iniciar sus operaciones internacionales a México, A.A. lo hizo con lo mejor de la aviación comercial de la época, los bimotores Douglas DC-3; cuando concluyó la Segunda Guerra Mundial introdujo el DC-4 para 50 pasajeros. En junio de 1947, A.A. dio un paso adelante con los DC-6 y poco después trajo el DC-6B. En 1953 vino el DC-7 para ceder el paso a mediados de 1959, al veloz Boeing 707.

Avianca. La línea aérea internacional de Colombia, tiene una singular historia dentro de la aviación del Continente Americano. El 5 de diciembre de 1919 se constituyó en la ciudad de Barranquilla la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), marcando así el nacimiento de la actual Avianca. El 20 de octubre de 1920 un hidroavión Junker F-13 despegó de Barranquilla hacia Girardot, en un vuelo que marcó el nacimiento de la primera empresa de aviación comercial en las Américas.

El 15 de octubre de 1962 Avianca estableció su primer servicio a México con turborreactores Boeing 720-B. Aunque históricamente, la primera empresa colombiana que dio servicio internacional a México fue la "RAS-Colombiana", un veterano DC-4 (HK-526), llegó en el primer vuelo de su efímero servicio en noviembre de 1959.

Compañía Cubana de Aviación. Una empresa decana de las líneas aéreas en el Continente Americano comenzó sus operaciones regulares en 1930 con un vuelo La Habana-Santiago de Cuba. En abril 26 de 1948 inauguró, con aviones DC-4, su primera ruta trasatlántica entre La Habana y Madrid, es decir, en el mismo año, pero cuatro meses después que lo hizo la empresa mexicana Aerovías Guest.

En 1953, en el mes de septiembre, Cubana de Aviación inauguró sus vuelos a la ciudad de México. Desde entonces ha mantenido con toda regularidad su servicio internacional a nuestro país. El advenimiento del régimen revolucionario que actualmente gobierna en la Perla de las Antillas, trajo consigo algunos cambios, Cubana se transformó en una empresa consolidada estatal y sus aviones turbohélice Ilyushin IL-18, de manufactura soviética, fueron los encargados de mantener la única ruta abierta al continente, a través de la ciudad de México.

KLM. Europa desarrolló el transporte aéreo de pasajeros, mientras que los Estados Unidos lo hacían con el correo aéreo.

Históricamente corresponde a KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij), o sea la compañía Real Holandesa de Aviación, ser la tercera empresa aérea más

antigua en el mundo. Solamente la Danish Air Lines (DDL), que fue fundada por Wille Wulff, en 1918, un mes después de terminadas las hostilidades de la Primera Guerra Mundial, es anterior a KLM, fundada el 9 de octubre de 1919 por el doctor Alberto Plesman.

Aunque Francia inició el 8 de febrero de 1919 el servicio aéreo París-Londres, con ex bombarderos Farman Goliath, el servicio era exclusivamente para personal militar, ya que el transporte por la vía aérea a civiles estaba vedado en Inglaterra, en esa época.

Los vuelos regulares comerciales en la ruta Londres-París los iniciaron el 25 de agosto de 1919 dos empresas pioneras de la Gran Bretaña: la Air Transport and Travel, Ltd., con aviones biplanos De Havilland y la Handley Page Transport, Ltd., con Handley Page V/1500 aviones que, como los anteriores, eran equipo militar adaptados a transporte comercial, lo anterior da a estas empresas aéreas británicas el segundo lugar en el transporte aéreo comercial en el mundo. Más tarde la British Marine and Navegation Company, con hidroaviones realizó vuelos comerciales a través del Canal, de Inglaterra a puertos franceses.

KLM convirtió en realidad el sueño de su fundador: "El océano del aire une a todos los pueblos", al inaugurar, el 17 de marzo de 1920, el servicio aéreo que en la actualidad es el más antiguo sobre la misma ruta y con el mismo operador. Este fue el recorrido Amsterdam-Londres.

Esa compañía, que inició sus operaciones en una modesta granja holandesa, llevó más adelante aún el pensamiento del doctor Plesman, al llegar a nuestro país hace veinte años. El aterrizaje del Douglas DC-6 "Princes Wilhelmina" (PH-TPW) en el Puerto Central Aéreo de México, dio para KLM el sexto lugar de llegada a nuestro país. La inauguración del servicio Amsterdam-México, vía Shannon-Montreal y Monterrey, el 24 de octubre de 1952, la realizó el capitán J. C.Pool y su tripulación en 26 horas 30 minutos, tiempo de vuelo. Un año más tarde KLM, con equipo DC-6B, redujo en 30 minutos el tiempo de recorrido Holanda-México.

La introducción del Douglas DC-7C "Seven Seas" en 1957, trajo consigo una modificación de la ruta de KLM. Monterrey fue eliminado como escala e incluida en la ruta la ciudad de Dallas, Texas. Tocó al capitán B. Smitselaar conducir a la ciudad de México el primer Douglas DC-8 que aterrizó en nuestro Aeropuerto Internacional, el "Daniel Bernoulli" (PH-DCB).

Fue este vuelo la introducción a México del primer servicio regular de pasajeros en turborreactor.

Después, en orden cronológico, llegó el Douglas DC-8-63, en 1969. Fue el paso adelante de KLM en sus servicios a México que, por lo pronto, ha culminado con el primer servicio México-Europa de la era del transporte aéreo masivo; el "Danubio" (PH-BUB) llegó al Aeropuerto Internacional de México, al mando del capitán, A.W. Ravenhill, el 1o. de noviembre de 1971, y fue el primer Boeing 747 que operó normalmente hacia nuestro país.

Western Airlines. Se fundó el 13 de julio de 1925, y su primer vuelo lo realizó el piloto Maury Graham el 17 de abril de 1926, en un biplano Douglas M-2, de Vail Field, Los Angeles, California a Salt Lake City.

Lo anterior da a Western Airlines el privilegio histórico de ser la empresa aérea más antigua de los Estados Unidos y que, además, desde entonces ha operado



El "Princess Wilhelmina" (PH-TPW) que al mando del capitán J.C. Pool abrió la ruta Holanda-México en 1952

ininterrumpidamente. Vuela a través de 12 estados de la Unión Americana, Hawai, Canadá y México.

En 1930, bajo la presión del departamento de correos americanos, la Western Air Express se unió a la Transcontinental Air Transport (TAT) para formar la combinación Transcontinental y Western Air (TWA), esto dio a los Estados Unidos su primer servicio aéreo de costa a costa.

Después del rompimiento de la unión en 1935, la Western continuó operando por sí misma, aunque reducida a su ruta original: Los Angeles-Las Vegas-Salt Lake City. El nombre TWA o sea Trans World Airlines fue adoptado en 1950. La palabra "express" fue eliminada en 1941 para dar paso a lo que es hoy Western Airlines.

La empresa aérea que en 1926 se inició en un estudio de cine establecido en un pajar convertido en hangar, y que el 23 de mayo de ese mismo año transportó, sentado sobre los sacos de correo, al señor Ben Redman, su primer pasajero, realizó el 15 de julio de 1957, con un Douglas DC-6B, su primer vuelo Los Angeles-México.

Western estableció en México un taller para atender el mantenimiento de su flota de aviones Boeing 720B, depositando así toda su confianza en el personal técnico mexicano, encabezado por el señor Alfredo Montero, para mantener el índice de seguridad que le son característicos. Además, estableció la ruta México-San Diego e incorporó al puerto de Acapulco con las grandes ciudades del oeste de la Unión Americana.

Formaron el grupo de pioneros pilotos de Western: Maury Graham, Jimmy James, Fred Kelly y Al De Carno.

Además de las compañías anteriores, otras 21 empresas forman el grupo de la aviación comercial internacional, con vuelos regulares a México. Provenientes de Centro, Sudamérica, Europa, Asia y Oceanía, ellas son, en orden cronológico de iniciación de operaciones a nuestro país, las siguientes:

Aerovías Q, en 1946; Air France, marzo de 1952; Canadian Pacific Airlines, en octubre de 1953; Trans-Canadá Airlines (que inició sus operaciones en enero de 1954, para poco tiempo después consolidar su única ruta hacia México, con CPA); LACSA (Líneas Aéreas de Costa Rica), diciembre de 1955; SABENA, de Bélgica, en 1956; Eastern Airlines, la aerolínea del "as" norteamericano de la Primera Guerra Mundial, capitán Eddie Rickenbacker; Iberia que dos años después del primer vuelo comercial trasatlántico de México, inauguró en 1950 un servicio Madrid-México, con aviones DC-4, que después fue suspendido por razones políticas. El servicio fue reanudado nuevamente en mayo de 1959; VARIG, Aerolínea Brasileña que entró a México en noviembre de 1959, sustituyendo a la de la misma nacionalidad Real Aerovías de Brasil.

En 1960 Braniff International vino por segunda vez, ya que en 1946, cuando operó por primera vez en México, tuvo que suspender sus servicios tras un largo litigio, en los que se movieron fuertes intereses de otra empresa norteamericana interesada en que las autoridades aeronáuticas de México le cancelaran su concesión, para poder "heredar" las rutas de Braniff en territorio mexicano; VIASA, la compañía venezolana, vino a México en 1965; un año después, en el mismo mes de noviembre, lo hizo la Quantas, en la ruta Australia-Acapulco-México. Abril, mayo y diciembre de 1966 fueron los meses en que respectivamente ini-



Primer avión a reacción que aterrizó en México en servicio regular. El Daniel Bernoulli" (PH-DCB) vino al mando del capitán B. Smitselaar



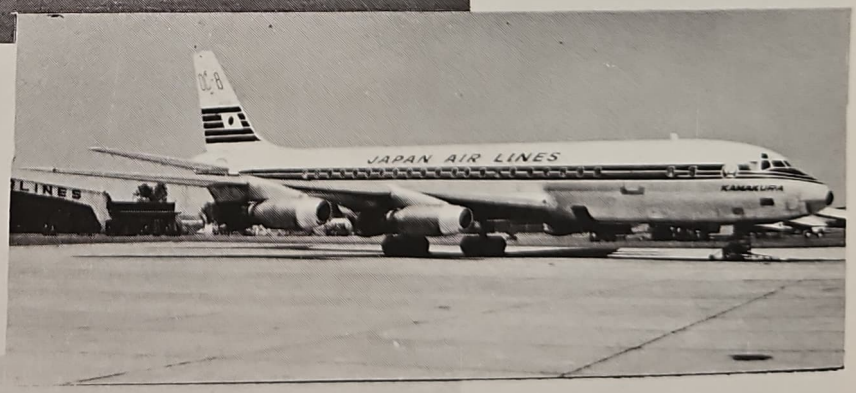
El "Danubio" de KLM inauguró el servicio regular del aerotransporte masivo entre México y Europa en 1971



Aerolíneas Argentinas (1968)



Cubana de Aviación (1953)



Japan Airlines (1972)



Taca International (1932)



Tripulación del primer Douglas DC-8 de la Japan Airlines que vino a México



Douglas DC-10 en viaje de demostración a nuestro país, llegó al Aeropuerto Internacional de México en 1972

ciaron operaciones hacia México, Transportes Aéreos Nacionales de Honduras (TAN), BOAC, y Texas International Airlines. En septiembre de 1967, Aerolíneas Argentinas; en 1968, Ecuatoriana de Aviación y Air West. En 1969, LANICA de Nicaragua y Air Panamá para, finalmente, a mediados de 1972, ver llegar a nuestro Aeropuerto Internacional a la Japan Airlines.

AEROPUERTOS CIVILES
EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO

La Aviación Comercial en México se inició en la Base Aérea Militar de Balbuena.

Por la inquietud de varios pilotos militares en alcanzar triunfos aéreos para México, se construyó una pista en la actual colonia Moctezuma que, partiendo de los Talleres de Aviación, terminaba dentro de la actual área de maniobras de este Aeropuerto, atravesando donde actualmente se localiza la antigua terminal de pasajeros. Esa pista lleva ahora el nombre de avenida Emilio Carranza.

De la Semana Aérea de 1929 realizada en el Campo Militar de Balbuena salió el proyecto del ingeniero Juan Guillermo Villasana, de hacer el Aeropuerto Central de México, para lo cual se conformaron 800 metros para la construcción de la primera pista norte-sur (actual 05 izquierda); en esa primera etapa se construyó también la pista 10-28 para vientos cruzados que es hoy en día la carreteo "Hotel". Posteriormente a 1930, y con motivo del fatal accidente a un avión Electra de la Compañía Mexicana de Aviación, que se estrelló en el cerro del Peñón, tripulado por el capitán Carlos Cristiani, el copiloto Jorge Martínez Barranco y el radiooperador Seigler, la orientación de la pista norte-sur fue cambiada a la que ahora tiene la 05 izquierda.

Las personas que llevaron a cabo los trabajos definitivos de pavimentación de las antes mencionadas pistas, fueron los ingenieros Carlos Manero y Guillermo Terrés de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Los terrenos formaban parte de los Ejidos del Peñón, y otros eran de propiedad Federal en el Lago de Texcoco. La parte oriente pertenecía al señor Farjat, siendo la parte sur del señor Arturo Braniff que, en el año de 1928, lo cedió a la nación mediante las escrituras correspondientes.

El primer Edificio Terminal fue proyectado por el arquitecto Estanislao Suárez de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con una bóveda y un puente que la unía con la comandancia y que serviría de sombra a los aviones que se estacionarían en su parte inferior para que los pasajeros, al abordar o descender, estuvieran a cubierto de las inclemencias del tiempo. La gran bóveda, debido a un temblor cayó, y fue demolida, así como toda la terminal que nunca se llegó a terminar. La segunda terminal fue inaugurada en el año de 1938 por el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, ingeniero Melquiades Angulo.

Para celebrar dignamente la inauguración del nuevo y flamante Aeropuerto Civil, el primero en su género en el país; la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, organizó una Decena Aérea a la que fueron invitados pilotos famosos de la época. Entre ellos vinieron: Cloyd P. Clevenger, Jimmy Angel, Charles

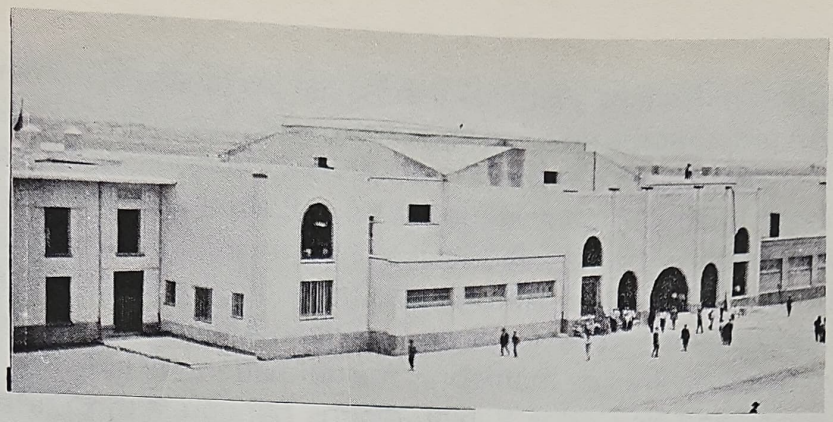


EMPRESAS DE AVIACION CON SERVICIOS AEREOS REGULARES A MEXICO



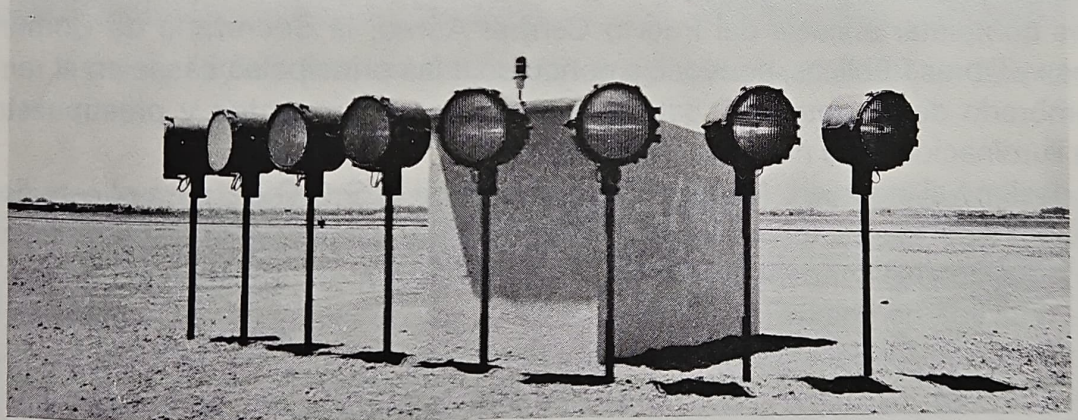
Vista aérea del Puerto Central Aéreo de México en 1936

La primera terminal de pasajeros con la que contó el Puerto Central Aéreo en 1928. Nunca se llegó a terminar





Biplano Hanrriot, primero que en 1929 aterrizó en vías de prueba de la recién construida pista del aeropuerto civil



Banco de luces que junto con el "clinómetro" fueron los adelantos técnicos del Puerto Central Aéreo de México en 1931



Construcción de la primera plataforma internacional

Baughman (Pancho Pistolas) y otros, de los cuales el primero y el último de ellos fueron precursores de rutas en nuestro país, como la México-Acapulco.

Los primeros hangares construidos fueron los de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (donde es actualmente Servicios Aéreos Especiales) y el hangar de la Compañía Mexicana de Aviación, S.A., años después fue construido por el ingeniero Antonio Zea un pequeño hangar de madera en donde están las actuales instalaciones de American Airlines. El primer hangar que se construyó fuera de área de maniobras fue de madera, al lado sur de la pista 05 izquierda, propiedad de Carlos Panini, dichos hangares son parte de las instalaciones actuales de Aeronaves de México, S.A. Anterior a los hangares del señor Panini, existía en ese lugar un edificio en donde se estableció el primer Aero Club. Anexo a las instalaciones de Panini está el hangar donde nació la primera compañía de Aerofoto, del ingeniero Luis Struck.

La fábrica de Aviones Juan F. Azcárate S. en C., propiedad del general Abelardo L. Rodríguez, ocupaba las instalaciones del hoy Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil.

Otro progreso de nuestro aeropuerto capitalino fue la construcción de la pista 05 derecha y posteriormente la 14-32 así como la 13-31, quedando todas ellas como actualmente se les conoce.

Para completar eficacia del Puerto Central Aéreo, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, convocó a concurso a las principales casas en el ramo de alumbrado de aeropuertos, para que presentaran proyectos y presupuestos para la iluminación de la nueva terminal aérea civil.

Se designó al ingeniero Mariano Domínguez, de la S.C.O.P., para el estudio y lineamientos generales del proyecto. El concurso fue ganado y los trabajos fueron contratados con la Compañía Westinghouse. Se instaló en el cerro del Peñón un faro de recalada de dos millones de bujías, además de las luces de lindero, luces de obstáculo en las instalaciones y edificios; luces medidoras de techo (clinómetro) y un banco de luces cerca de la cabecera de la pista principal para inundar la misma y servía a una inclinación de 90° para indicar a los pilotos en dónde estaba el aeropuerto.

Estas obras se iniciaron el 26 de octubre de 1930 y se terminaron el 11 de febrero de 1931.

La primera facilidad de radionavegación colocada por American Airlines en 1942 fue el Radioguía de Tepexpan en la frecuencia de 359 Kc., fundándose así la primera Aerovía Nacional entre México-Monterrey vía Actopan y Tamuin.

La primera Torre de Control con banderas para señales fue establecida en 1938, en la antigua caseta de la Comandancia, siendo su jefe el capitán Jorge Pufflea.

La primera Torre de Control operada por Radio Aeronáutica Mexicana, fue inaugurada el 1o. de junio de 1945 por el C. general P.A. Alfredo Lezama Alvarez, jefe del Departamento de Aeronáutica Civil.

Actualmente el Aeropuerto Internacional de México cuenta con tres pistas en operación, la 05 izquierda, 23 derecha con una extensión de 3,100 x 40 metros; 05 derecha, 23 izquierda con una extensión de 3,360 x 45 metros; 13-31 con una extensión de 2,360 x 40 metros, con 10 calles de rodaje de 23 metros de ancho por



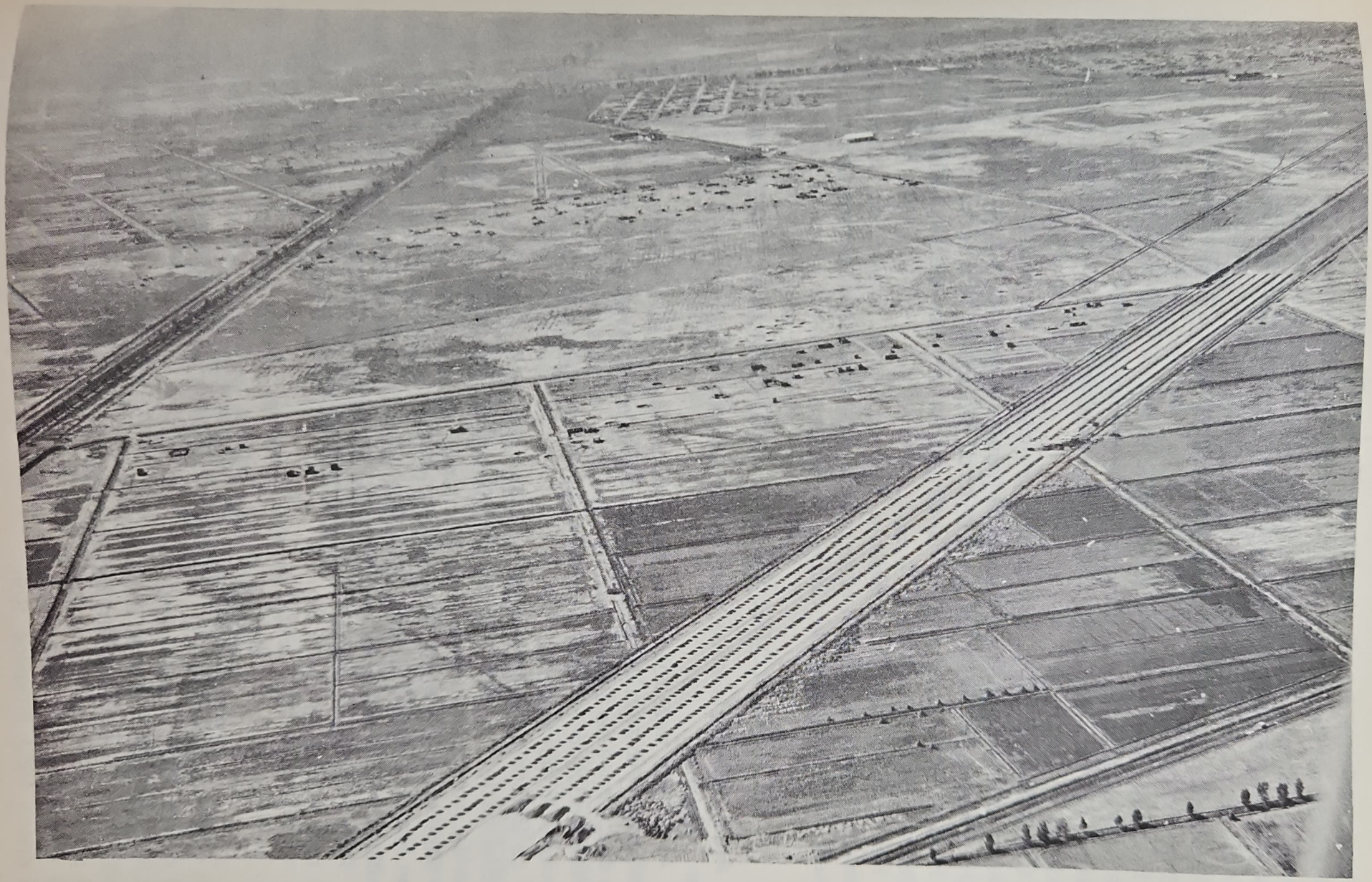
Segundo edificio terminal del Puerto Central Aéreo de la ciudad de México



Edificio terminal de México inaugurado el 1o. de junio de 1954



Ingeniero José Villanueva Aguilera, constructor del moderno Aeropuerto Internacional de la ciudad de México (1948-1951). Obra realizada durante el sexenio del licenciado Miguel Alemán Valdés



Construcción de la pista 5 derecha del Aereopuerto Internacional de la Ciudad de México

27 de acotamiento, área de plataformas Nacionales, Internacionales, de Pernocta, Terminal de la Aviación General y un sinnúmero de instalaciones y hangares para el servicio comercial, particular y oficial, ocupando actualmente todo esto una área de 2.200,000.00 metros en comparación con los 1.035,431.30 metros con que se inició el aeropuerto.

Las Instalaciones Centrales de Combustible (NACOA) fueron inauguradas en septiembre de 1964.

El actual Edificio Terminal se inauguró el 1o. de junio de 1954, se pensó que éste sería suficiente para 20 años. El tiempo ha demostrado que ya en la actualidad no llena los requisitos indispensables para la transportación aérea moderna.

Como dato histórico curioso hay que citar que los primeros pasajeros que hicieron uso de la actual terminal aérea fueron los que por la Sala No. 2 abordaron el DC-4 matrícula XA-JAV de Aeronaves de México en ruta México-Acapulco.

Para el incremento operacional se cuenta con los últimos adelantos electrónicos.

Por acuerdo del C. Presidente Constitucional, licenciado Adolfo López Mateos, durante su gestión el aeropuerto fue elevado a la categoría de "Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

DESARROLLO DEL SISTEMA AEROPORTUARIO EN EL PAIS

Antes de 1928, la mayor parte de los campos de aviación que había en México eran militares.

Al venir el desarrollo de la aviación comercial, las primeras empresas o los pilotos que iniciaron los servicios aéreos a través de rutas de exploración en todas las direcciones del ámbito nacional, abrieron campos de aterrizaje, algunos de los cuales andando el tiempo se convirtieron en grandes aeropuertos de servicio nacional e internacional.

La Compañía Mexicana de Aviación hizo por su cuenta, entre otros, los aeropuertos de: Tampico, Veracruz, Villahermosa, Campeche, Ciudad del Carmen y Mérida. American Airlines, el de Monterrey, Ciudad Victoria, y Actopan. Francisco Sarabia, en el sureste. El sacerdote católico Emeterio Jiménez, en la Sierra de San Martín Bolaños, Jalisco, en donde con la ayuda de los moradores de pueblecillos y rancherías, se construyeron 24 aeródromos rurales.

Para 1970 había, según inventario de la SCT, 1,008 aeropuertos y aeródromos en toda la República.

INAUGURACION DE ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS EN EL PAIS

20 marzo 1951, Guadalajara, Jal.
1o. mayo 1951, Tijuana, B.C.
1o. enero 1952, Mazatlán, Sin. (antiguo).
17 junio 1952, La Paz, B.C.
30 diciembre 1952, Zihuatanejo, Gro.
29 enero 1953, Nogales, Son.

14 enero 1954, Acapulco, Gro. (Plan de los Amates).
20 noviembre 1956, Cihuahuahua, Chih.
20 noviembre 1956, Culiacán, Sinaloa.
2 mayo 1957, Mexicali, B.C.
16 mayo 1957, Aguascalientes, Ags.
2 enero 1958, Tehuacán, Puebla. (antiguo).
23 abril 1958, Matamoros, Tamps.
1o. noviembre 1958, Tuxtla Gutiérrez, Chis.
20 abril 1959, Ciudad Obregón, Son.
29 octubre 1959, Uruapan, Mich.
11 mayo 1960, Reynosa, Tamps.

INTERNACIONALIZACION DE AEROPUERTOS

24 octubre 1942, Monterrey, N.L.
16 junio 1943 México, D.F., Tapachula, Chis., Nuevo Laredo, Tamps., Mérida, Yucatán.
10 junio 1953, Hermosillo, Son.
23 julio 1947, Torreón, Coah.
9 diciembre 1948, Ensenada, B.C.
21 septiembre 1949, Veracruz, Ver.
23 abril 1958, Matamoros, Tamps.
20 octubre 1958, Guadalajara, Jal.
20 agosto 1958, La Paz, B.C.

ALGUNAS EFEMERIDES CURIOSAS

1929. Noviembre 5, aterriza en el Aeropuerto Central de México "oficialmente" un pequeño biplano Hanriot, tripulado por el capitán P.A. Felipe García.

1954. Cadetes de la Escuela Aero-Naval de la República Argentina llegan, en misión especial, a bordo de tres cuadrimotores Douglas DC-4 (T-43, T-45 y el T-47).

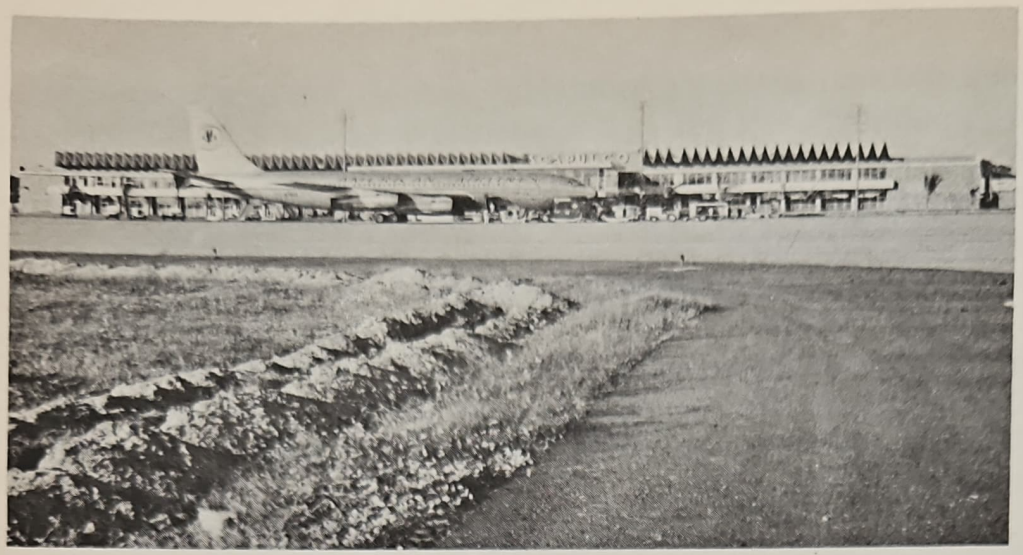
1958. Aterriza en el Aeropuerto Internacional de la ciudad de México el primer Boeing 707, en vuelo de demostración (PAN AM-N-709PA).

1959. En vuelo de demostración llega al aeropuerto Donald W. Douglas, con el DC-8, demostrador. Y Aeronaves de México adquiere uno de ellos, para la ruta a Nueva York.

1959. Anastas Mikoyan, segundo hombre fuerte de Rusia, llega a México en el primer turbohélice ruso que aterrizó en el Aeropuerto Internacional de México. Un Ilyushin ILL-18 de Aeroflot (CCCP-75696).

1960. Primer servicio regular de pasajeros en avión a reacción de KLM, en Douglas DC-8, se inició el 7 de julio.

1963. Llega a México el primer avión De Havilland "Comet 4C" (BOAC-G-APDA). Tres enormes bombarderos de la RAF, Handley Page "Victor" aterrizan en el Aeropuerto Internacional de México, en visita oficial. Voló en uno de ellos el jefe de la FAM, general de división P.A. Roberto Fierro V. (XL-191; XL-232).



Aeropuerto Internacional "Plan de los Amates" en Acapulco, Guerrero



Aeropuerto de Ciudad Obregón, Sonora

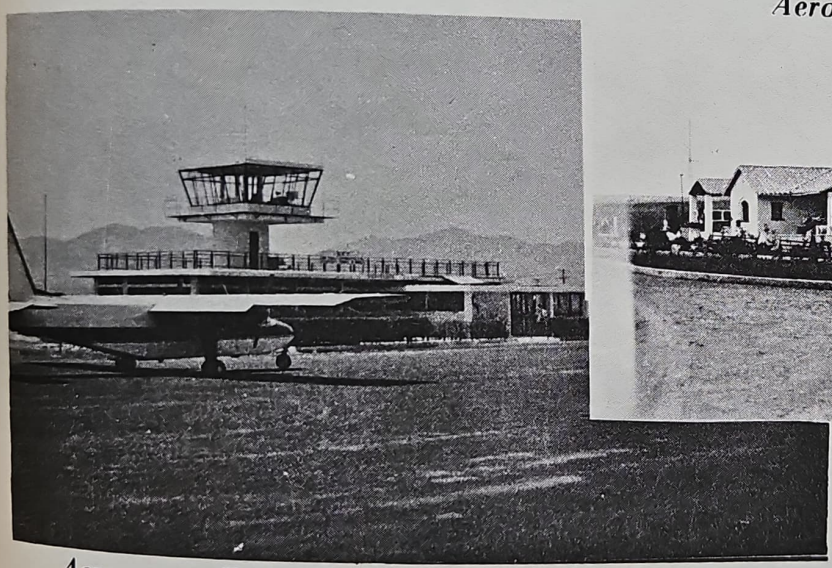


Aeropuerto Internacional de Hermosillo, Sonora



Nogales, Sonora

Aeropuerto Federal de Jalapa, Veracruz





Aeropuerto Federal de Morelia, Michoacán



Antiguo Aeropuerto Internacional de la ciudad de Monterrey, N.L.

VISITANTES DISTINGUIDOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO EN 1963



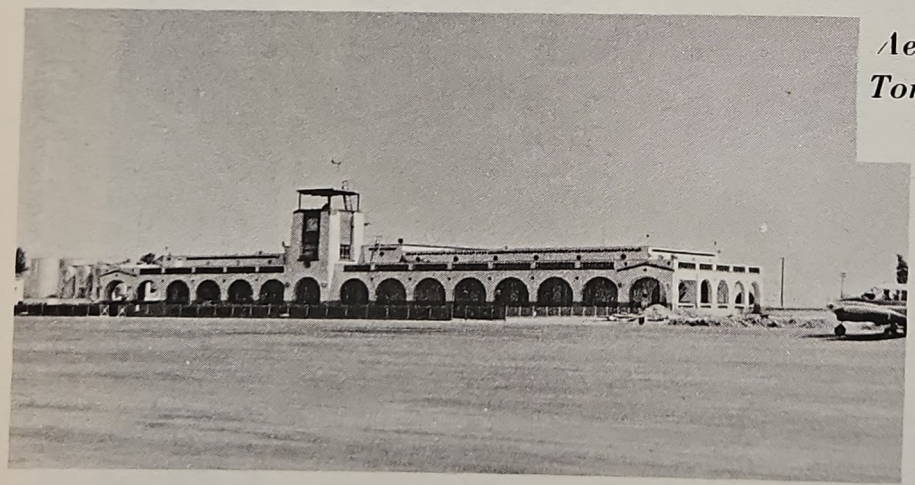
Escuadrilla de bombarderos Handely-Page Victor MK-2 (de izquierda a derecha) capitán B.J. Mather, jefe de la Escuadrilla; el teniente de vuelo y copiloto, J.B. Mayhew; el teniente de vuelo, R.R. Bentley; el teniente de vuelo y navegante, S.G. Templeman; el teniente de vuelo, G.C. Stewart; el jefe de tripulación, W.C. Wells



Aeropuertó "Francisco Sarabia" en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas



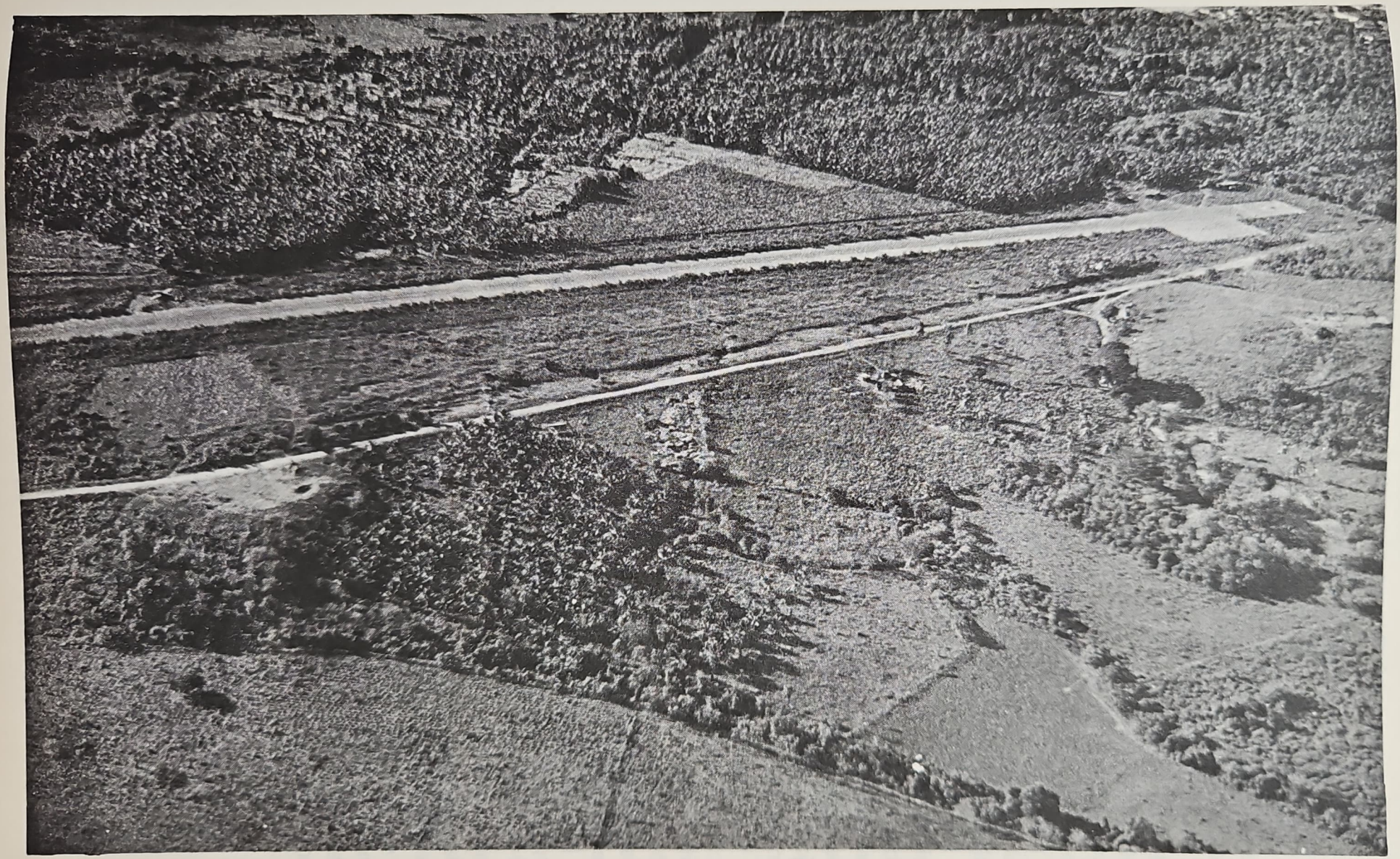
Aeropuerto Internacional de Reynosa, Tamaulipas



Aeropuerto Internacional de Torreón, Coahuila



Antigua terminal aérea del Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta, Jalisco



Aeropuerto de Zihuatanejo, Guerrero

AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES

El formidable desarrollo de la aviación, que desplazó a otros medios de transporte, principalmente en lo que toca al transporte de pasajeros, hizo cada vez más necesario nuevas estructuras administrativas para atender al continuo incremento de las comunicaciones aéreas, y la necesidad cada vez más urgente de mejores aeropuertos.

Para satisfacer esta creciente demanda de aeropuertos y servicios de tierra, el Gobierno Federal, entonces a cargo del licenciado Gustavo Díaz Ordaz, decidió crear un Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, para satisfacer la necesidad de canalizar en un organismo ágil y capaz, todos los servicios aeroportuarios al cuidado del gobierno mexicano.

Para ello, el señor presidente Díaz Ordaz se sirvió expedir con fecha 10 de junio de 1965 un decreto, mediante el cual se creó el Organismo Público Descentralizado Aeropuerto y Servicios Auxiliares (ASA).

El consejo administrativo se integró con un presidente y consejeros, con los titulares de las Secretarías de Estado de: Comunicaciones y Transportes, Obras Públicas, Hacienda y Crédito Público, Patrimonio Nacional, Gobernación, Agricultura y Ganadería, Salubridad y Asistencia, y Relaciones Exteriores. Además del Departamento de Turismo, la Nacional Financiera y cuatro vocales. Bajo la dirección general del organismo, quedaron las gerencias de: Planeación y Construcción, Operaciones y Mantenimiento, Administración y Promoción.

Como patrimonio, ASA recibió los siguientes aeropuertos: Acapulco, Campeche, Ciudad del Carmen, Ciudad Juárez, Ciudad Obregón, Ciudad Victoria, Chihuahua, Chetumal, Culiacán, Durango, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, León, Matamoros, Mazatlán, Minatitlán, Nogales, Nuevo Laredo, Oaxaca, San Luis Potosí, Tampico, Tamuin, Tapachula, Tijuana, Torreón, Tuxtla Gutiérrez, Puerto Vallarta, Veracruz, Villahermosa y Zihuatanejo.

Posteriormente se sumaron al patrimonio de ASA los aeropuertos de: Tehuacán, Uruapan y Zacatecas. Desde su creación hasta el 1o. de diciembre de 1971 fue director general de ASA el señor Juan Torres Vivanco, bajo cuya administración se construyeron con fondos propios, los aeropuertos de Ciudad Victoria, Oaxaca, Tamuin, Tehuacán, y Zacatecas, quedando en proceso el de Nuevo Laredo.

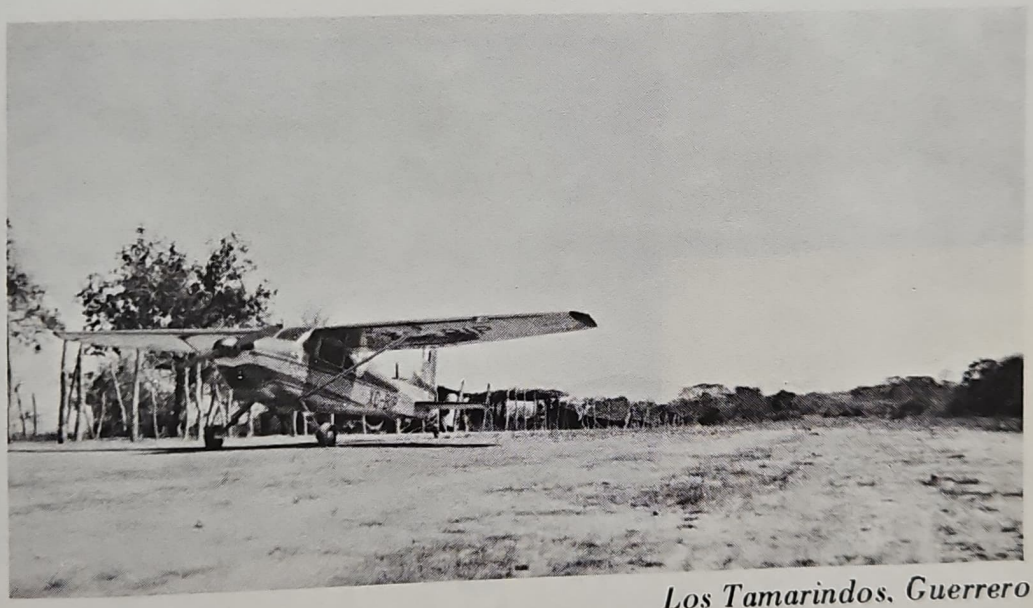
A partir de diciembre de 1971 sucedió en la dirección general de ASA, al señor Torres Vivanco, el señor Julio Hirschfeld Almada, que se encargara de seguir impulsando el programa de aeropuertos durante el mandato presidencial del señor licenciado Luis Echeverría Alvarez.



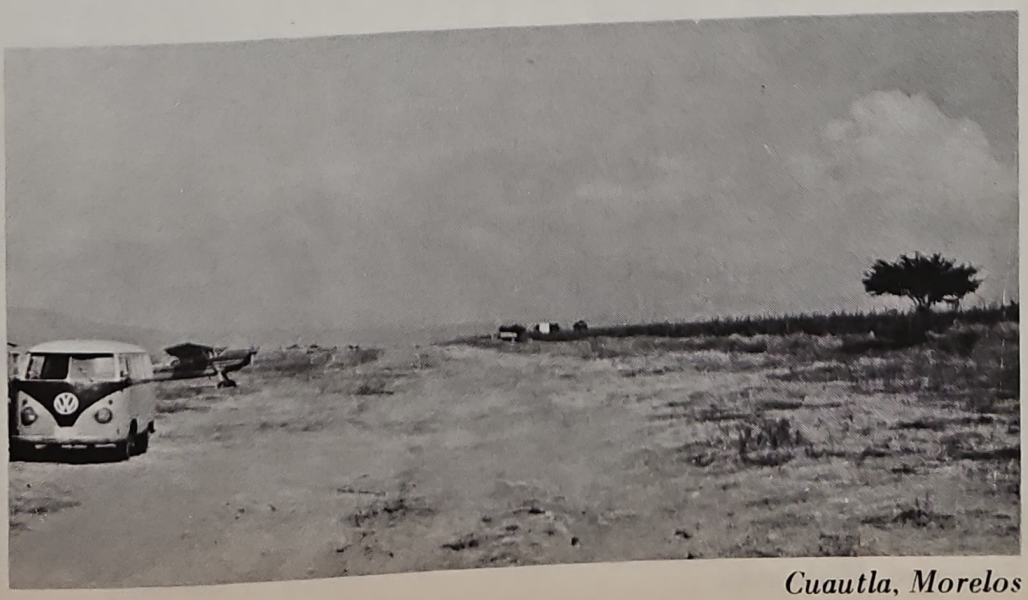
1929, Campo de Aviación de Uruapan, Michoacán



Cacho de Oro, Guerrero



Los Tamarindos, Guerrero



Cuautla, Morelos



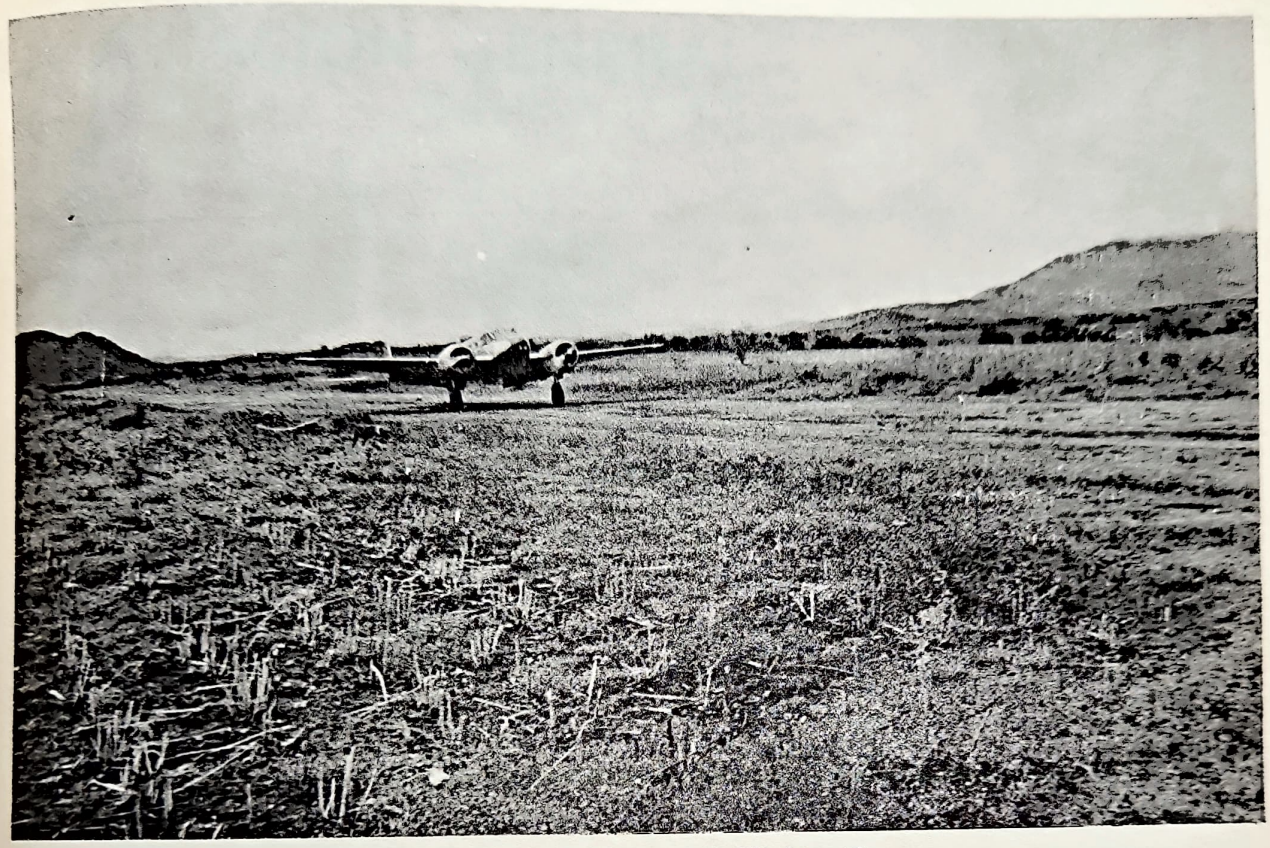
Tequisquiapan, Querétaro



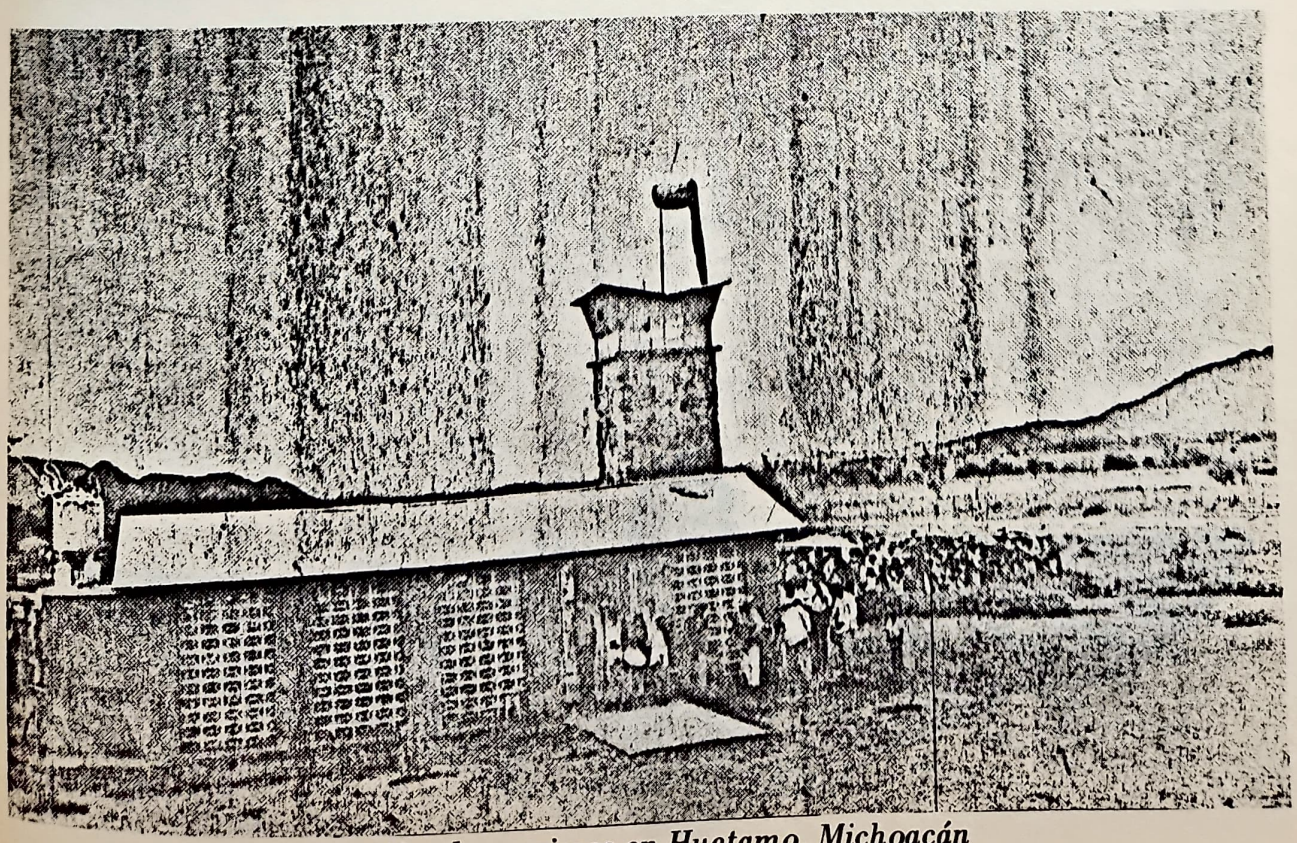
Tayoltita, Durango



Zitácuaro, Michoacán



Aeropista de Huetamo, Michoacán



Estación de pasajeros en Huetamo, Michoacán

Capítulo IX

LA AVIACION GENERAL.



CAPITULO IX

LA AVIACION GENERAL
SUS PRINCIPIOS

Como en cualquier otra parte del mundo, los pilotos mexicanos tuvieron también sus experiencias en el "barnstorming".

Al terminar la Primera Guerra Mundial, los pilotos militares, sobre todo en los Estados Unidos, se encontraron de pronto sin nada que hacer. Hábiles en las maniobras acrobáticas que en el conflicto armado les había salvado la vida, recurrieron a esa especialidad para obtener el sustento diario.

De allí nació el llamado "barnstorming" de los años 20s. La columna vertebral de esta actividad lo fue el famoso biplano Curtiss Jenny. Se formaban grupos que, con uno o dos aviones de este tipo, recorrían las poblaciones grandes o chicas de la Unión Americana, dando exhibiciones aéreas. Aparte del "Circo Aéreo", en donde había acróbatas que se colgaban de las alas, o de las ruedas, o de trapecios, y los cirqueros del aire caminaban sobre las alas o saltaban en paracaídas, se organizaban al final de la exhibición, "vuelos de placer" entre los espectadores.

Indudablemente que el "barnstorming" fue la piedra miliar que logró ir formando poco a poco, la "conciencia del aire" en la gran masa popular, "conciencia" que más tarde permitió el desarrollo de la aviación comercial y el transporte aéreo.

Los pilotos militares mexicanos que durante la Revolución habían prestado sus servicios a la nación, al terminar ésta tuvieron también que incorporarse al "modus vivendi" de la época: el "barnstorming".

Así fue, pues, que terminada la campaña revolucionaria de 1923 Pablo Sidar y Roberto Fierro, en compañía del civil Pablo Bell y del coronel José Fonseca, dos finos acróbatas aéreos y con dos viejos Lincoln-Standard adquiridos en un remate de la Secretaría de Hacienda, se iniciaron en la aventura del "Circo Aéreo". La "tourné aérea" se inició en Guadalajara, bajo el patrocinio del periódico "El Universal" y de la compañía petrolera "El Aguila".

De la Perla Tapatía, la "troupe" se dirigió a Mazatlán, en donde participaron en las fiestas del carnaval, que fue un carnaval trágico.

Durante las exhibiciones acrobáticas del primer día, un infortunado accidente al avión "El Universal", del piloto Fierro, causó la muerte de José Fonseca.

En el avión de Sidar, "El Aguila", único que les quedaba, los "cirqueros del aire" continuaron su gira hacia Durango donde por primera vez aterrizaba un aeroplano. De allí siguieron a Chihuahua, Ciudad Juárez y El Paso, Texas, donde encontraron a un viejo amigo: el coronel Oker, jefe de la Base Aérea Militar de

San Antonio, Texas, quien los invito a unas maniobras aéreas que en su honor iba a organizar en su base el jefe militar norteamericano.

De regreso a México, visitaron Monterrey, Ciudad Victoria y Tampico. Estando en el campo de aviación de "El Moralillo", en el puerto jaibo, se presentó a los pilotos un joven petrolero con muchos pesos y muy entusiasta de la aviación. Se llamaba Eduardo del Angel, y quería que lo llevaran a la ciudad de México, en avión, para recibir su bautizo aéreo.

Aceptado el pasajero, Sidar y Fierro salieron de Tampico con rumbo a la capital. Por falta de gasolina tuvieron que aterrizar forzados en la Hacienda de Cadereyta, cercana a Querétaro. Una vez reabastecida de combustible la máquina voladora, al querer Sidar despegar con viento de cola, se tragó el campo de aviación improvisado y fue a chocar contra unos álamos en donde el avión quedo destrozado. Piloto y pasajero que únicamente sacaron rasguños sin importancia prosiguieron en ferrocarril su viaje a México.

SEMANA AEREA DE 1929

Con miras a efectuarse anualmente o por lo menos cada dos años, el flamante jefe de Aeronáutica Civil, ingeniero Juan Guillermo Villasana, organizó la primera semana aérea, que tuvo carácter internacional. Del 10 al 17 de diciembre, pilotos mexicanos y norteamericanos realizaron notables hazañas. Hubo carreras de pilones, acrobacia, saltos en paracaídas y la visita de un agrupamiento de aviones militares procedentes de la Base Kelly, en Texas.

En las carreras de circuito destacó el piloto Morgan Hackman, que ganó el primer lugar, y W.R. Grisby el segundo. En acrobacia participó Freddy Lund y su esposa, que asombraron al público con sus "loopings invertidos". El irlandés del "overol mugroso", O'Connor, que después se radicó en Tampico, subía al avión con un cochinito bien amarrado, que era su mascota, y con él a bordo hacía toda clase de acrobacias.

Los mexicanos Martínez y Paullada destacaron en paracaidismo. Dos bimotores de bombardeo pesado, Keystone y una escuadrilla de Curtiss A-3-100 realizaron vistosas maniobras militares.

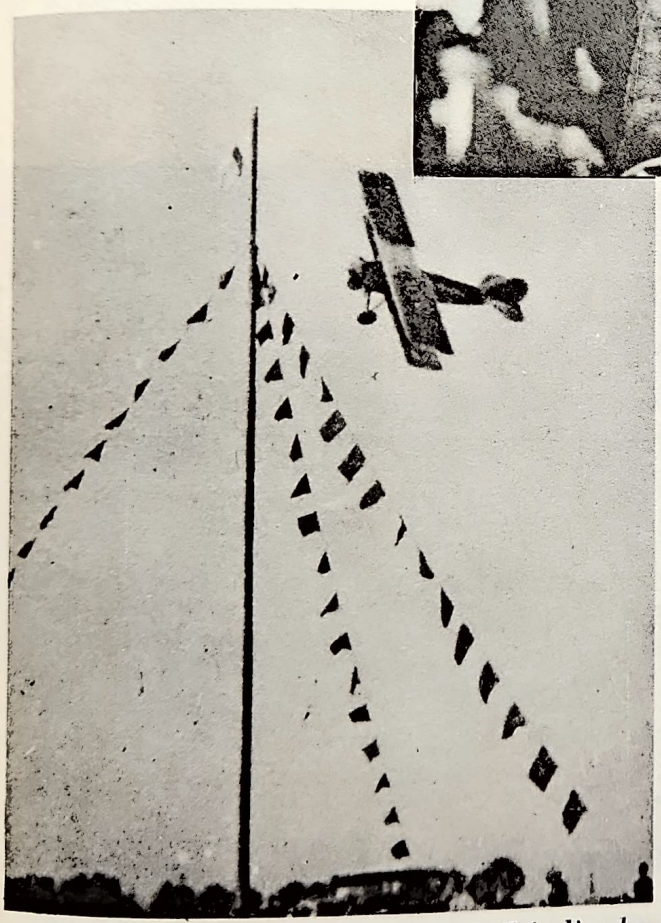
CARRERA AEREA MEXICO- KANSAS CITY

En septiembre de 1929, las autoridades de la ciudad de Kansas City, convocaron a pilotos mexicanos y americanos a una carrera aérea de México a la ciudad norteamericana. Por los Estados Unidos se inscribió el famoso aviador yanqui Arthur "Art" Goebel (Goebel y Davis en el monoplano Travel Air "Woolaroe" el 17 de agosto de 1927 atravesaron el Pacífico en vuelo de Oakland, California a Honolulú), por México fueron cinco pilotos militares los participantes en la competencia; ellos fueron: Roberto Fierro, Fernando Proal, Luis Verdeja, Bernardo Hermosillo y Feliciano "El Piojo" Flores. Verdeja en un Waco, Fierro en el Cessna "Magdita" y todos los demás en sesquiplanos Azcárate.

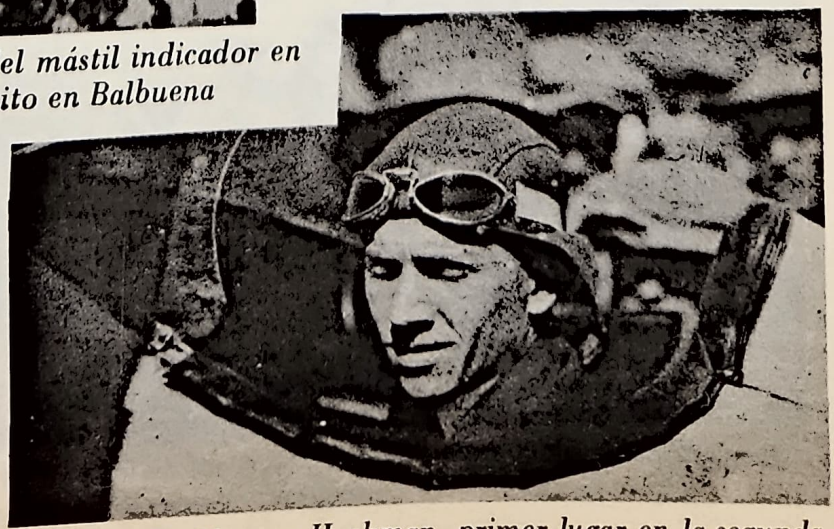
Debido a una tolva suelta que golpeaba la hélice. Fierro tuvo que aterrizar cerca de Pachuca, reparado el desperfecto continuó sin novedad hasta Brownsville, primera etapa del vuelo.



W.R. Grisby, que obtuvo el segundo lugar en una de las carreras de circuito



Un competidor vira alrededor del mástil indicador en una de las carreras de circuito en Balbuena



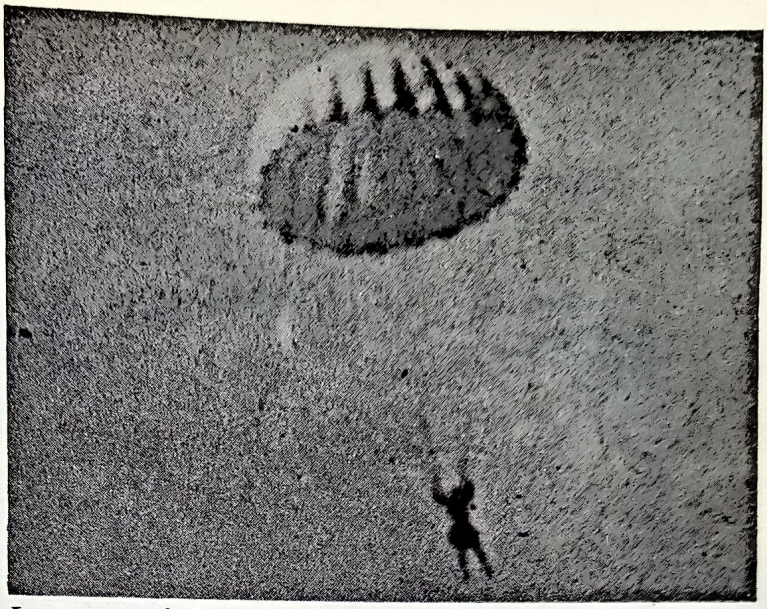
El piloto D. Morgan Hackman, primer lugar en la segunda categoría



Los notables acróbatas aéreos esposos Lund que dejaron gratos recuerdos por su excelente actuación en Balbuena



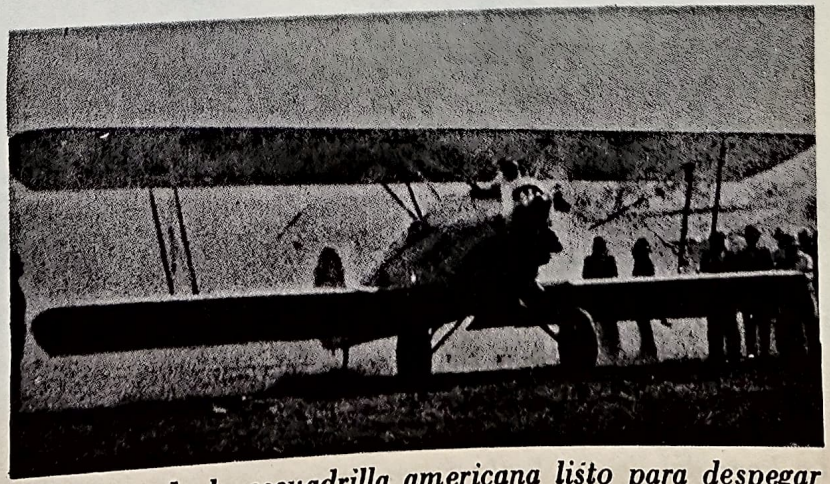
El Huff Daland. De "overol mugroso" O'Connor es visitado por tres asistentes a la gran Semana Aérea de 1929



La sangre fría y el valor de Carlos Paullada quedó demostrada con este salto desde mil metros de altura



Los tenientes Julius T. Folk y John J. Licheay, tripulantes de uno de los A-3 100 de la escuadrilla norteamericana



Un avión de la escuadrilla americana listo para despegar durante las demostraciones aéreas de 1929



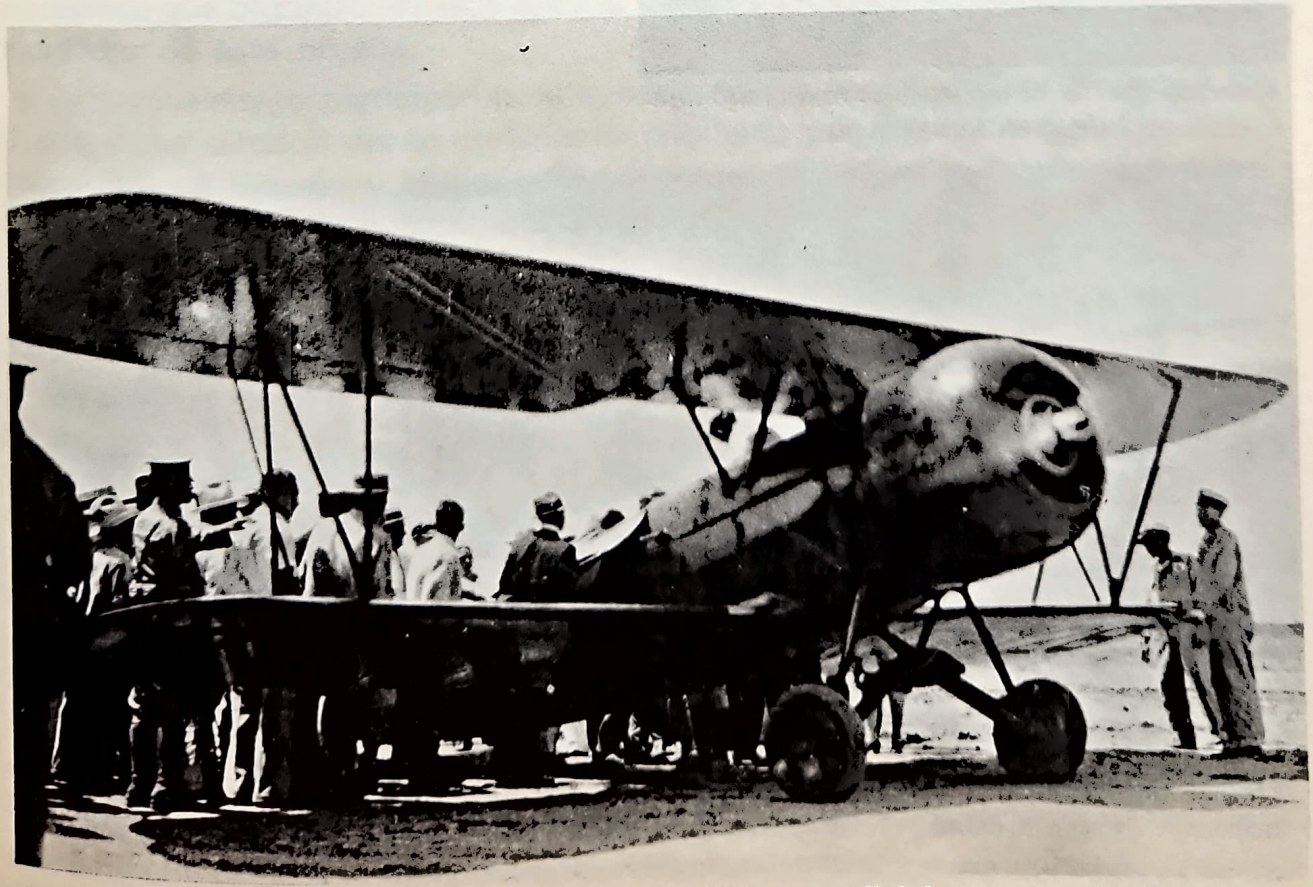
Pilotos tripulantes de los bombarderos Keystone de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, procedentes de la Base de Kelly en Texas



La hora del "coffe brake" para nuestros visitantes. Entre acto y acto los "primos" se reabastecen de energía corporal para volver a actuar frente al público capitalino



Arthur Goebel, famoso piloto que en 1927 conquistó el Pacífico. Fue el ganador de la carrera aérea México-Kansas City



Veloz biplano Travel Air, negro y oro, el "Número 1" del vencedor Goebel



Roberto Fierro "Fierrito", as mexicano que llegó en tercer lugar



Detrás del mexicano Flores que conquistó el segundo lugar en un Waco llegó el monoplano blanco Cessna, el "Magdita" del coronel Fierro, para un tercer lugar en la competencia aérea internacional

Allí estaban ya sin novedad Goebel, Flores y Verdeja, no así Proal y Hertoda oportunidad de triunfo, por lo que abandonaron la competencia al llegar a la mosillo que, por falta de gasolina, habían tenido que aterrizar en ruta, perdiendo ciudad fronteriza.

De la frontera en adelante, las etapas fueron: San Antonio, Waco, Tulsa, Oklahoma y Kansas City.

Goebel en su veloz Travel Air negro, "Número 1", fue el vencedor; Flores llegó en segundo lugar, Fierro y su monoplano blanco, llegaron en tercer lugar.

SEMANA AEREA 1931

Terminando la campaña de 1929, el entonces coronel P.A. Roberto Fierro sucedió, al frente de Aeronáutica Civil, al ingeniero Villasana. Fierro, en vista del éxito de la Semana Aérea de 1929, decidió organizar la segunda, ésta sería también de carácter internacional. Por lo que, en la segunda quincena del mes de mayo, se inició la llamada "Decena Aérea" y "Exposición de Aeronáutica, Comercio e Industria", para celebrar la inauguración oficial del Puerto Central Aéreo y su primer edificio terminal.

En el primer día de competencias hubo un vistoso desfile de 35 aviones civiles y militares, que a baja altura pasaron frente a las tribunas llenas de espectadores.

Acto continuo se escenificó una carrera aérea de circuito, en la que participaron los pilotos Roberto Fierro, en un Spartan; Rafael Espinosa Altamirano, en un Waco; el doctor Cosío, en un D.H. Molth y el mayor Adán Gálvez Pérez, en avión parasol Davis "D", traído a México por Jimmy Angel, famoso piloto acrobático que organizó en esos años la Fuerza Aérea China. Gálvez Pérez fue el triunfador de esta prueba.

En paracaidismo participaron, la aviatriz norteamericana Billie Brown y Bill Dodson, que saltaron desde un Stinson piloteado por Jimmy Angel. Los mexicanos Enrique Sansón y Mariano Rivadeneyra, de la Fuerza Aérea, lo hicieron desde un avión Zenith piloteado por Cloyd P. Clevenger.

En acrobacia aérea se distinguieron Alberto Calzadias Barrera, Cloyd P. Clevenger y Jimmy Angel quien, con el Davis "D", pasó por el centro de cinco arillos de fuego de 25 metros de diámetro.

En el tercer día de la Decena Aérea, Rafael "Chante" Obregón ganó la prueba de aterrizajes a la marca. En acrobacia ganó el trofeo "General Reed" el piloto Clevenger, con un avión Waco, el "Seguros de Vida", compitiendo también el doctor Armando Cosío con su Avro Avian.

Cinco saltos en paracaídas desde el Ryan del coronel Fierro fueron realizados en ese día por Billie Brown, Dodson, Luis Heredia, el profesor Teodoro Cruz Jiménez, que dio un salto sostenido desde 2,000 metros de altura, y Carlos Paullada.

Durante la Decena Aérea de ese año, el yucateco Carlos Paullada estableció un record de salto doble retardado. Salió del avión a una altura de 1,000 metros, bajó aproximadamente 200 metros con el primer paracaídas, del que se desprendió, para una caída libre de 600 metros, retardando la abertura del reserva hasta 100 metros antes de tocar el suelo.

Samuel Rojas voló el parasol "Serie H" con motor Aztatl, construido en 1917; Jimmy Doolittle, famoso aviador militar americano que años más tarde consumó el primer bombardeo aéreo contra Tokio durante la Segunda Guerra Mundial, participó en aquella semana aérea realizando una serie de acrobacias de alta escuela. Lástima que ese tipo de eventos no haya continuado.

PRECURSORES DE LA AVIACION GENERAL

La semana aérea, la carrera aérea a Kansas City, las primeras escuelas de aviación civil y los clubes aéreos propiciaron, desde fines de 1929 y principios del treinta, el auge de la aviación civil.

Muchos particulares a los que la afición al vuelo les había ya entrado en la sangre, empezaron a hacerse pilotos. Fritz Bieler, Julio Zinzer y Mario Castelán formaron en sus primeras escuelas de aviación civil, el pie veterano de los pilotos netamente civiles de la aviación mexicana.

Este pie veterano lo formaron: Joaquín González Pacheco, Eduardo Meade, Antonio Riva y Cervantes, Francisco Buch de Parada, Antonio Algara, Eduardo Iturbide, Eduardo Apellanes, Manuel Varela, Carlos Panini, Rafael y Luis Obregón Santacilia, Federico Reinking, Esteban González Zamudio, H.O. Claywell, Agustín Gutiérrez Peláez, Jorge Villarreal, Agustín Guerra Rayón, Vicente García de León, el piloto caballero; Mario Castelán, dueño del Hotel Regis, Luis Caso Landa, Vicente de Caso Mier, Joaquín Zapico, Raúl Mateos Aguilera, Ricardo García Portilla (La Nata), Karl Schmidt, de la México Trading Corp. y Rafael Espinosa Altamirano (El Nicaragua). Todos ellos eran: industriales, profesionistas, hacendados y hombres de empresa que vieron en la aviación no sólo la práctica de un flamante deporte, sino la aplicación del aeroplano a la diaria labor en sus negocios, tal vez estos últimos fueron, sin saberlo, los precursores de la hoy muy en boga aviación ejecutiva.

Carlos Panini y Francisco Buch de Parada se convirtieron con el tiempo en impulsores de nuestra naciente aviación comercial, dedicada al transporte de pasajeros y mercaderías.

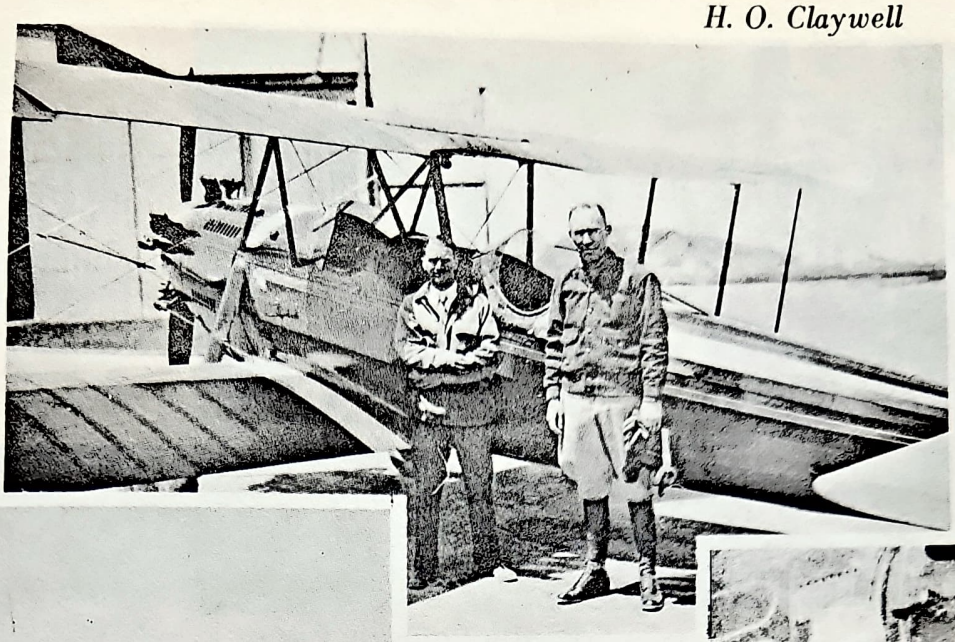
LA ASOCIACION MEXICANA DE AERONAUTICA

Muchos han sido los aero-clubs que se organizaron en nuestro país, y muchos los que por causas ignoradas desaparecieron en breve tiempo. El primer Club Aéreo se fundó en México en el año de 1917. Su vida fue muy breve, por los acontecimientos políticos de la época, el caso es que no se tienen noticias de sus actividades.

Según datos de que se dispone, no fue sino hasta el año de 1930, que surgió la Asociación Mexicana de Aeronáutica, encabezada por los ingenieros Francisco Valdez y Angel Lascuráin y Osio.

Fue la AMA la primera organización de aviación ligera en nuestro país que ostentó la representación de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), hecho que se realizó después de la visita que a México hizo el Conde de la Vaux quien, después de su estancia en nuestro país, fue a Nueva York, en donde falleció en un accidente automovilístico en los suburbios de la urbe neoyorquina. Fue su

H. O. Claywell





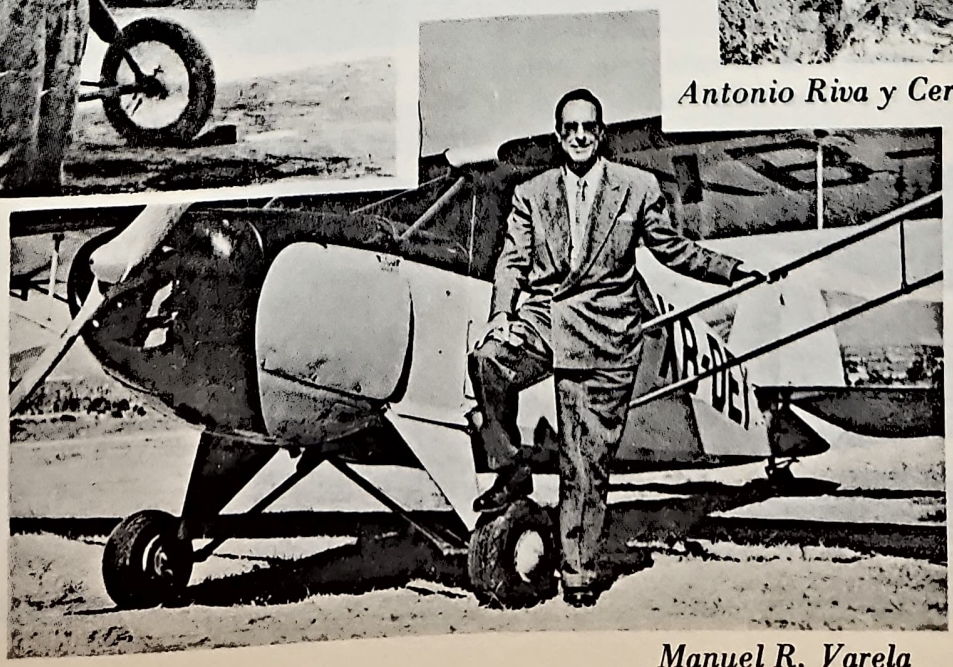
El famoso D. H. Moth



Antonio Riva y Cervantes

Eduardo Apellanes





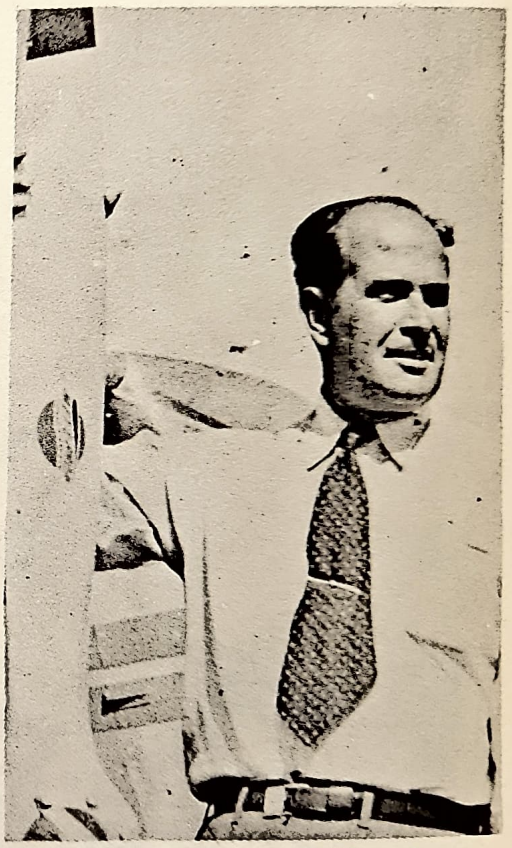
Manuel R. Varela



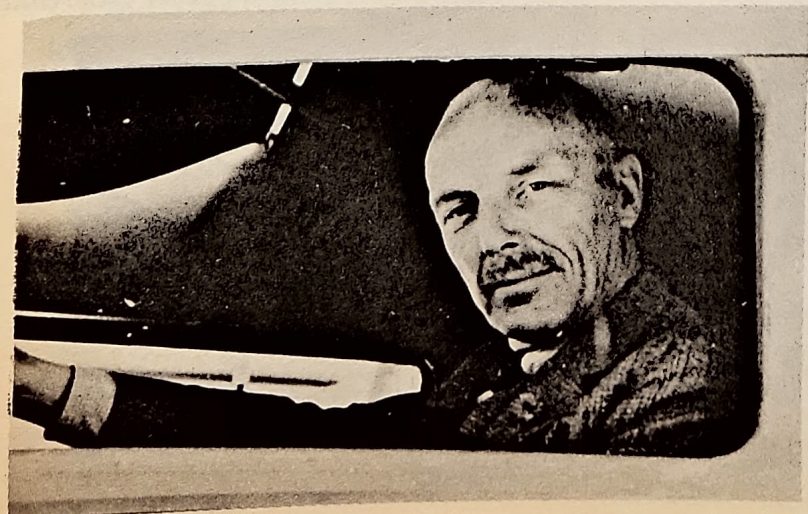
Agustín Gutiérrez Paláez



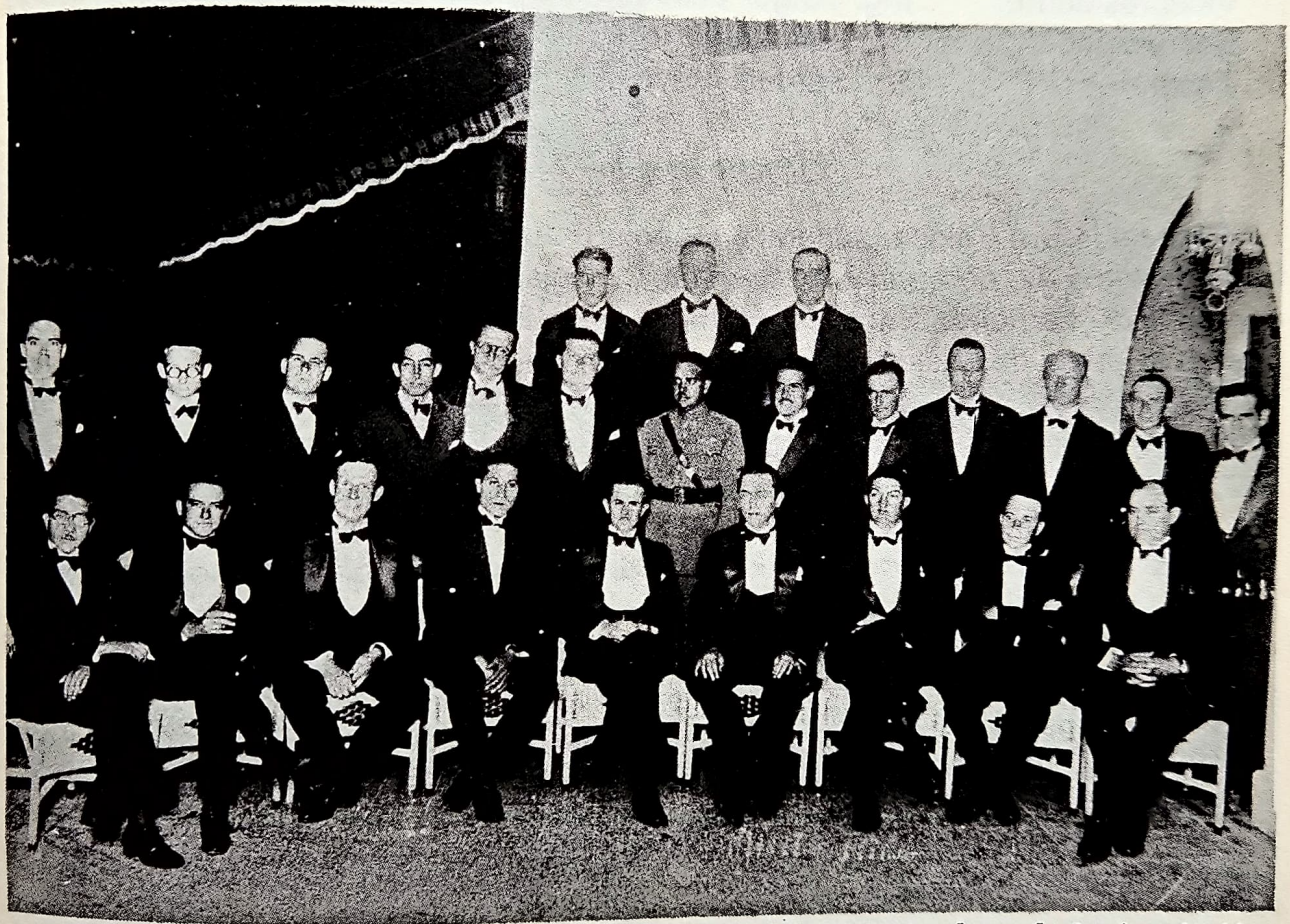
Avión deportivo de los treintas



Rafael "Chante" Obregón



Federico Reinking



Pilotos civiles y militares, ingenieros y técnicos de aviación miembros de la Asociación Mexicana de Aeronáutica reunidos en una cena de su agrupación celebrada el 15 de noviembre de 1930

sucesor en la presidencia de la FAI el príncipe George Bibesco, quien personalmente llevó la propuesta ante el Consejo Directivo de la FAI. Por lo tanto el 1o. de diciembre de 1930, nuestro país ingreso en la FAI.

La Asociación contó entre sus miembros, principalmente, al grupo de los ingenieros y técnicos precursores de nuestra aviación. Entre la gente de vuelo se encontraban casi todas las figuras destacadas de la aviación militar y no pocos de nuestros pioneros pilotos civiles. El consejo directivo de AMA estaba integrado de la siguiente forma:

Presidente:	Ing. Francisco Valdez.
Vicepresidente:	Ing. Angel Lascuráin y Osio.
Secretario:	Sr. Luis Gutiérrez Boti.
Tesorero:	Sr. Samuel Reyes.

SOCIOS HONORARIOS

General Pedro Caloca, general e ingeniero Juan F. Azcárate, coronel P.A. Alfredo Lezama A, coronel P.A. Samuel C. Rojas, coronel P.A. Gustavo León, coronel P.A. Fernando Proal y capitán de navío P.A. Carlos Castillo Bretón. Formaban la plana de socios activos: el capitán de Marina Alberto J. Pawling, los también capitanes de Marina Tristán Canales, Guillermo León Tagle y Armando Azcorve. Los ingenieros Luis Rodríguez, Cleofas Gómez, Manuel León Ortega, Leopoldo Aréchiga, Angel Calvo, Gonzalo Palazuelos y Alejandro del Paso.

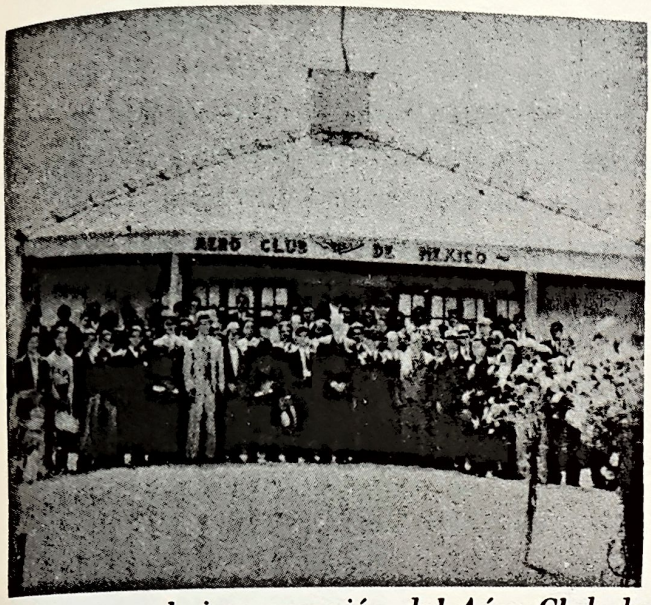
Los pilotos Abel Espinosa, Felipe H. García y Próspero Tomich. El maestro Francisco Santarini, Enrique Schoudoube, el señor Genaro Barroso y el conde italiano Constantino Bellegarde de St. Lary, representante en México de la casa "Anónima de Innovazione Aeronautiche", de Roma, fabricantes de los paracaídas "Salvator".

Destacadas figuras políticas de la época fueron patrocinadoras de la Asociación Mexicana de Aeronáutica, entre ellos: ingeniero Pascual Ortiz Rubio, Presidente de la República, los señores Luis Montes de Oca, Eduardo Hay, Isidro Fabela, José M. Puig Cassaurauc, Gabino Vázquez, Leonides Andreu Almazán y Vicente Estrada Cajigal.

EL AERO-CLUB DE MEXICO

El entonces coronel P.A. Roberto Fierro, jefe del Departamento de Aeronáutica Civil y un grupo de oficiales de la Fuerza Aérea, secundados por distinguidos pilotos civiles de la época, fundaron el 12 de octubre de 1930 el Aero-Club de México, que tuvo su sede en un pequeño edificio construido ex profeso en el lindero sur del Aeropuerto Central, en el mismo lugar que hoy ocupan las oficinas e instalaciones de Aeronaves de México en la esquina del Boulevar de Aviación y avenida de los Hangares.

Entre los socios fundadores de esta nueva agrupación de aviación estaban: Carlos Panini, cofundador del Club; Julio Zinzer, Armando Cosío, Luis Farell, Rafael "Chante" Obregón, Ricardo García (La Nata), Juan F. Azcárate, Samuel Rojas, Juan Guillermo Villasana, Gustavo Espinosa Mireles, el capitán Hernán Taitus, de la Pan American; Erwin Beluder, H.O. Claywell y Cloyd P. Clevenger.



Asistentes a la inauguración del Aéro Club de México, frente al edificio sede



Grupo de aviadores civiles 1934

En el orden acostumbrado, de pie: José Limón, Ricardo Crombe Menocal, Carlos Panini, no identificado, Ramón González y Díaz Lombardo, Raúl Esponda, no identificados, Herman Rásch, no identificados. Sentados, en el mismo orden: Alfonso Estrada Menocal, Manuel Varela, Luis Morán, "Che" Estrada Menocal, no identificado, Próspero Tomich, Luis López Malo, Jesús Romo, comandante del aeropuerto en aquel entonces; Cloyd P. Clevenger y Vicente de Caso Mier

Poca vida tuvo el Aero-Club, sin saberse por qué, un buen día desapareció y a partir de entonces pasaron algunos años antes de que surgiera en nuestro medio de aviación otro club aéreo. Un grupo de pilotos deportivos, encabezados por el licenciado Arturo Alvarez de la Cuadra fundaron lo que podría llamarse el segundo Aero-Club de México, aprovechando unos llanos en el kilómetro 14 de la carretera México-Puebla, en donde construyeron: pistas, hangares e instalaciones de servicio y mantenimiento completos y un "Club House". Este club subsistió hasta el año de 1951, cuando su nombre fue cambiado para dar nacimiento al Club Aéreo de México.

RECORDS Y MARCAS

Considerados estos records como no oficiales, pues ninguno de ellos se llevó a cabo de acuerdo con lo previsto en el Código Deportivo de la F.A.I., y por lo tanto no fueron homologados como marcas oficiales, sin embargo son dignos de mencionarse, pues forman parte de las efemérides históricas de la aviación en México.

RECORDS DE VELOCIDAD - LAX-MEX

1935 - Marzo 6 - Leland S. Andrews. Vultee VI - NR - 13770. Tiempo: 8 horas 9 minutos.

1935 - Abril 19 - Amelia Earhart. Lockheed Vega 5C - NR- 965Y Burbank - México. Tiempo: 13 horas 33 minutos (una escala).

1938 - Diciembre 2 - Francisco Sarabia. Gee-Bee QED - XB-AKM "El Conquistador del Cielo". Tiempo: 6 horas 20 minutos.

1946 - Marzo 9 - Paul Mantz. N.A. P51-Mustang. Tiempo: 3 horas 36 minutos 43 segundos.

AVIONES COMERCIALES

1946 - Diciembre - Luis Boyer Castañeda. CMA - DC-4. Tiempo: 7 horas 36 minutos.

1950 - Noviembre 5 - Roberto Pini P. Andrés Fabre T. CMA - DC-6-XA-JOR. Tiempo: 4 horas 47 minutos 30 segundos.

1957 - Febrero 16 - Marcial Huerta Jones. CMA - DC - 7C - XA - LOB. Tiempo: 4 horas 30 minutos.

RECORDS DE ALTURA

1911, Febrero. Miguel Lebrija alcanza una altura de 1,000 mts. sobre el nivel del Valle de México.

1915, Octubre 12. Leonardo Boney establece una nueva marca de altura en un biplano Huintington, con motor Gomme de 100 H.P., rotativo de 14 cilindros y equipado con una hélice "Anáhuac", alcanzando una altura de 19,750' s/nm, en Balbuena.

1919, Guillermo Ponce de León en un Aztatl Serie "A" con motor Hispano Suiza llega a una altura de 2,000 mts. sobre el nivel del Valle de México.



Sentados en la fila de atrás: (Izq. a der.) Guillermo González Alcalá, Manuel Varela, Carlos Panini, Jorge Villarreal, Julio Zinzer, Mariano López Malo. Al frente en el mismo orden están: Agustín Guerra Rayón, Alfonso Estrada Menocal, Rafael Obregón, Guillermo Rivas Cuadra, no identificado

1928. El coronel P.A. Alfredo Lezama y el teniente P.A. Fernando Coyoc en un Bristol Bloodhound, con motor Bristol Júpiter de 500 H.P., llega a una altura de 28,000' s/nm, en 48 minutos.

1928. Bieler, Pacheco y Villasana en el Stinson Detroiter M-SCAB "Emilio Carranza" llegan a 29,240' s/nm.

EL VUELO DE BIELER Y FARKUHAR

El año de 1934, Harold Lister Farkuhar, primer secretario de la Embajada Británica en México, trajo al país un Beechcraft B17 al que se le puso la matrícula mexicana XB-AIZ (s/n 10). Durante un año Farkuhar usó el aeroplano en México y, a principios de 1935 regresó con él a los Estados Unidos, en donde compró otro, pues ya desde entonces el inglés tenía la idea de hacer un vuelo alrededor del mundo, una vez concluida su misión diplomática ante el gobierno mexicano.

El nuevo avión de la misma marca que el anterior era, sin embargo, un modelo B17R-50 de 420 caballos (s/n 50), fue traído a México con la matrícula inglesa G-ADLE.

Ya con el avión listo y equipado con toda clase de aparatos especiales, Farkuhar se asoció con el alemán Fritz Bieler, figura destacada de la aviación alemana de la Primera Guerra Mundial, y que también había logrado gran notoriedad en México, para realizar su anhelado proyecto de volar alrededor del mundo.

Salieron, pues, el piloto alemán, el propietario inglés y el avión norteamericano hacia Nueva York el 16 de agosto de 1935, con el objeto de que allí se le instalara al B17R unos pontones, pues la primera parte de la jornada iba a ser sobre rutas en donde los lagos, los ríos y el mar estarían al alcance de la mano.

De Nueva York, una vez colocados los pontones, los viajeros salieron a Toronto, Canadá, de allí pasaron por el Lago Hurón, y desde Sault Saint Marie, con el avión a toda su capacidad de carga, atravesaron el Dominio del Canadá para llegar el 30 de agosto a Fairbanks, Alaska. De este último lugar y a través de las Islas Diomeda atravesaron el mar y llegaron a la pequeña población de Uelén, en Siberia, el 1o. de septiembre.

En este pueblecillo siberiano, Bieler se llevó la sorpresa del año al oír que todos los habitantes del lugar podían, aparte de su lengua materna, hablar alemán.

Tres días permanecieron los pilotos en Uelén descansando y dando una revisada al avión. El 4 de septiembre, vía Anadyr, volaron hacia Markovo y Yams, lugar este último en donde desde el aire avistaron los restos del Lockheed Vega (NR-869E Century of Progress) de Jimmy Mattern, accidentado en ese lugar en 1933, cuando el famoso piloto norteamericano realizaba solo un vuelo alrededor del mundo.

El 11 de septiembre, a las 15.30 horas, aterrizaron en Olyndorsky en plena tundra ártica en donde permanecieron por algún tiempo, pues las condiciones climatéricas eran deplorables. Finalmente, el 15 de septiembre la metereología mejoró, y aunque con el consiguiente desagrado del teutón Bieler, que no logró conseguir gasolina más que de 73 octanos, los circunavegantes terráqueos tuvieron que proseguir su vuelo hacia Niune y Tambovskoe a gran altura para eludir



Durante un paseo en el lago de Xochimilco se tomó esta fotografía de un grupo numeroso de pilotos civiles del pie veterano, entre los que ha sido posible identificar están: Ricardo Crombe Menocal, Luis Crombe Menocal, Nacho Castillo, Luis Mondragón, Alberto Cuevas Gómez, Aureliano Rivera, César Carreón, Manuel Varela, Javier Garagarza, Enrique Manrique, "El Brochas", Guty Cárdenas Jr, José Cauduro, Manuel Silva, José Valezi, Alberto Vilchis, Enrique Caloca Larios, "Cachito Vales", Agustín Cámara, Ricardo "La Nata" García, Julio "Yuyo" Mariscal, Miguel Torruco, Alberto Pérez Franco, Francisco Reynoso, Rafael Torres López



Avión Beechcraft B17 (s/n 10), propiedad de Harold Lister Farkuhar, que fue cambiado por el B17R (s/n 50) con el que en compañía del piloto alemán Fritz Bieler, realizaron la casi vuelta al mundo en 1934

espesos bancos de nubes. Aquí tuvieron su primera cena formal desde que salieron de Alaska. En Harbin, Manchuria (a donde llegaron a las 16.30 horas), un coronel de la Fuerza Aérea Japonesa los ayudó a quitar los pontones del avión y a colocar el tren de aterrizaje.

El 23 de septiembre, una vez el avión convertido a terrestre, Bieler y Farkuhar, en medio de un tiempo pésimo, atravesaron la frontera Manchú, por Chang-Chun y llegaron a Pekín a las tres de la tarde. Seis días después, el 29, salieron rumbo a Shanghai, en donde la China National Aviation Company les pulió el avión, le dio un repaso mayor al motor y les dio gasolina. La Royal Air Force Association les ofreció una cena en el elegante casino de la agrupación en ese famoso puerto del Mar de la China.

El 30 de septiembre salieron para Hong Kong, el dos de octubre volaron de Hong Kong a Hanoi (entonces Indochina Francesa), de Hanoi a Saigón, a donde llegaron el 4 de octubre, el 7 hicieron escala en Bandkok, la capital thailandesa, para el 12, de paso para Bombay, visitar la ciudad de Jodhpur, en donde el marajá reintante, excelente piloto aviador, poseía un aeródromo con pista pavimentada y todos los adelantos aeroportuarios de la época. El 14 de octubre volaron las etapas Bombay, Karachi y Bagdad.

El 18 de octubre llegaron a El Cairo, en donde Bieler se enfermó, permaneciendo en la capital egipcia hasta el día 26, en que se reanudó el vuelo en la etapa El Cairo-Marsella.

De la Costa Azul Francesa el "staggerwing" y su tripulación volaron a Heston en el Reino Unido, punto final de la aventura.

Tres diferentes destinos tuvieron los protagonistas del viaje: Bieler regresó a México, su país adoptivo, Farkuhar fue condecorado con la orden de San Miguel



Periodista Hugo Francisco Aguilar, a cuya iniciativa se debió la fundación del Club Aéreo de México el 12 de julio de 1951



Cap. P.A. Ricardo Eroza Troyo, acompañado del Ing. José de la Roquette, ambos entusiastas participantes de los eventos aéreos organizados por el Club Aéreo de México



Familiar escena en el Aeropuerto de Pie de la Cuesta, en Acapulco, durante las carreras aéreas anuales del Club Aéreo de México



Los hermanos Guerrero Arcocha, famosos deportistas mexicanos, en compañía de la esposa del famoso campeón de la raqueta y del P.A. Alfredo Pérez Grovas

y San Jorge y por ende ascendido a la categoría de "Sir" el 29 de octubre de 1950. El Beechcraft B17R, G-ADLE que ya en 1936 había sido vendido por su primer propietario, encontró trágico fin al estrellarse en Lia Lund en la costa danesa el 20 de enero de 1939, sir Harold Lister Farkuhar murió el 31 de enero de 1953.

BREVE HISTORIA DEL CLUB AEREO DE MEXICO

El Club Aéreo de México fue fundado el 12 de julio de 1951, como consecuencia del éxito obtenido en la primera carrera aérea al puerto de Acapulco. Fue en realidad una proyección del Comité Nacional de Carreras Aéreas, en el que, por iniciativa de los señores: Hugo Aguilar, Manuel Suárez Mier y Héctor Mariscal, se hicieron los estudios para la realización en nuestro país de diferentes competencias aéreas. Con aportación inicial de capital por parte de distribuidores y agentes de las diferentes marcas de aviones deportivos, se dio comienzo a la organización del Club Aéreo de México.

Su funcionamiento se rigió por estatutos propios y por los del Código General Deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional, a la que se afilió en 1951. Esta afiliación fue propuesta a la FAI por los señores Jean Lacombe e ingeniero José Villela y aceptada en la Conferencia General de Bruselas, por lo tanto el Club Aéreo de México ostentó la categoría de Aéreo Club Nacional para la República Mexicana (AECN). En París, Francia, durante la celebración de la Conferencia General, México obtuvo por primera vez la vicepresidencia Regional de la FAI para América Latina. Ocupando este cargo el ingeniero P.A. José Villanueva Aguilera, presidente del Club Aéreo de México.

Esta vicepresidencia se conservó hasta el año de 1959, mismo periodo de tiempo en el que el Club Aéreo de México ocupó un lugar en el Consejo Directivo de la FAI.

CLUB AEREO DE MEXICO, A.C. (ACTA CONSTITUTIVA)

En la ciudad de México, a los 12 días del mes de julio de 1951 se reunieron en el local que ocupa el Ateneo Español, en la casa número 26 de la avenida Morelos, las personas cuyos nombres se detallan al calce de la presesente, con el fin de proceder a la fundación de un Club que se denominará Club Aéreo de México, A.C., con fines meramente deportivos y con objeto de fomentar la aviación civil privada de México, este organismo estará incorporado a la Federación Aeronáutica Internacional con sede en París, Francia. El objetivo de este Club es promover toda clase de eventos deportivos aéreos tales como carreras, excursiones, cacerías, etc., todo esto dentro de las mayores reglas de seguridad para los competidores o integrantes de cualquier evento.

El primer paso será organizar una carrera de avionetas monomotores entre esta capital y el puerto de Acapulco, carrera que se efectuará el 3 de noviembre próximo. Para lo cual se nombrarán las comisiones respectivas.

Nombre: Club Aéreo de México, A.C., será una *agrupación con fines no lucrativos.*

Servicios que brindará: Trámite de licencias y documentaciones para pilotos y aviones, vuelos especiales, etc. Reglamentos, su formación y edición oportuna y distribución entre todos los socios. Información de vuelos, aeródromos y sus facilidades y restricciones. Inspección. Asesoramiento legal en accidentes, daños en propiedad ajena. Consejo y asistencia ante las autoridades civiles y militares.

Seguros de vida para pilotos y destrucción del avión, y daños en propiedad ajena.

Servicio de radionavegación y meteorología, planes de vuelo con sus facilidades e información adecuada en cada caso.

Relaciones e información turística. Relaciones con autoridades tanto nacionales como extranjeras, compañías de aviación, agencias de turismo, Aero Clubs del interior o extranjeros. Fomento de turismo por el aire, dando a conocer los lugares de interés accesibles por avión, con todas sus facilidades y comodidades.

Fomento de escuelas de aviación en todo el país y vigilancia de ellas.

Se propone la Revista Vuelo como órgano oficial del Club, dando suscripciones para todos sus socios. Fomentar la edición de todo aquello útil y relacionado con aviación. Boletines de información periódicos.

Biblioteca. Su formación con libros, revistas y toda clase de publicaciones de aviación para el uso de sus socios. Fomentar la fotografía bajo el punto de vista de interés aeronáutico. Archivo, registro, estadística, activo y pasivo de pilotos y aviones. Ayuda a los socios para la compra-venta de aviones.

Programa Administrativo. Para llevar a cabo este programa es indispensable contar con un mínimo de 300 socios. Obtener patrocinio especial de Distribuidores de Aviones, Compañías de Aviación, Gobierno Federal y negociaciones ligadas con la aviación.

Se fijará una cuota de $50.00 (cincuenta pesos) por año para socios y de $1,000.00 (un mil pesos) para Compañías contribuyentes. Solicitar de la SCOP un local en el Aeropuerto Central para establecer las oficinas del Club, de preferencia en el edificio nuevo.

Se nombrará un gerente auxiliado por una secretaria, ambos a sueldo, para que puedan dedicar todo su tiempo a la administración del Club.

No habiendo otro asunto que tratar se cerró la sesión siendo las veintiuna horas treinta minutos, firmando al calce para constancia todos los que estuvieron presentes.

El Club Aéreo de México organizó siete carreras México-Acapulco, tres México-Tehuacán y una México-Guadalajara.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en reconocimiento a su labor aérea le otorgó el Diploma de Seguridad Aérea, ya que afortunadamente no se registraron en estas competencias accidente alguno.

En el año de 1957 el Club Aéreo de México obtuvo de la FAI la homologación de un Record Internacional para el ingeniero P.A. Luis Struck que, en compañía del ingeniero Claudio Robles Ochoa, realizó un vuelo a 9,444 metros de altura sobre el nivel del mar, en avión Helio-Strato Courrier, para batir el record internacional clase C-1-C entonces en poder del ruso Vladimir Choumilov, este record estuvo en poder del ingeniero P.A. Struck hasta el año de 1961.

Hector Mariscal.

Ing Luis Struck.
Representante Bellanca.

Hugo Francisco Aguilar.

Cap.P.A.Abraham Lopez.
Aero Club Campestre.

Victor de la Lama.
Representantes Beechcraft.

Julio H Dorman

Mauricio de la Lama.
Representante Beechcraft.

Lic Arturo Alvarez de la Cuadra.
Representante Piper.

Ing Claudio Robles Ochoa.

Emerich Salsberger. S.A.

Cap.P.A.Victor Gil Urrutia.
Por Servicios Aeronauticos de
Mexico.S.A.

Gustavo Castillo.
Aero Servicios.S.A.

Alberto Aveleyra.
Representante Continental.

Raul Leponda.
Representante Cessna.

Ing Adolfo Villaseñor M.
Revista Vuelo.

Ing Carlos Braniff.

Ing Jose Villela Jr.
Revista Vuelo.

CAP.P.A. Carlos Carmona.

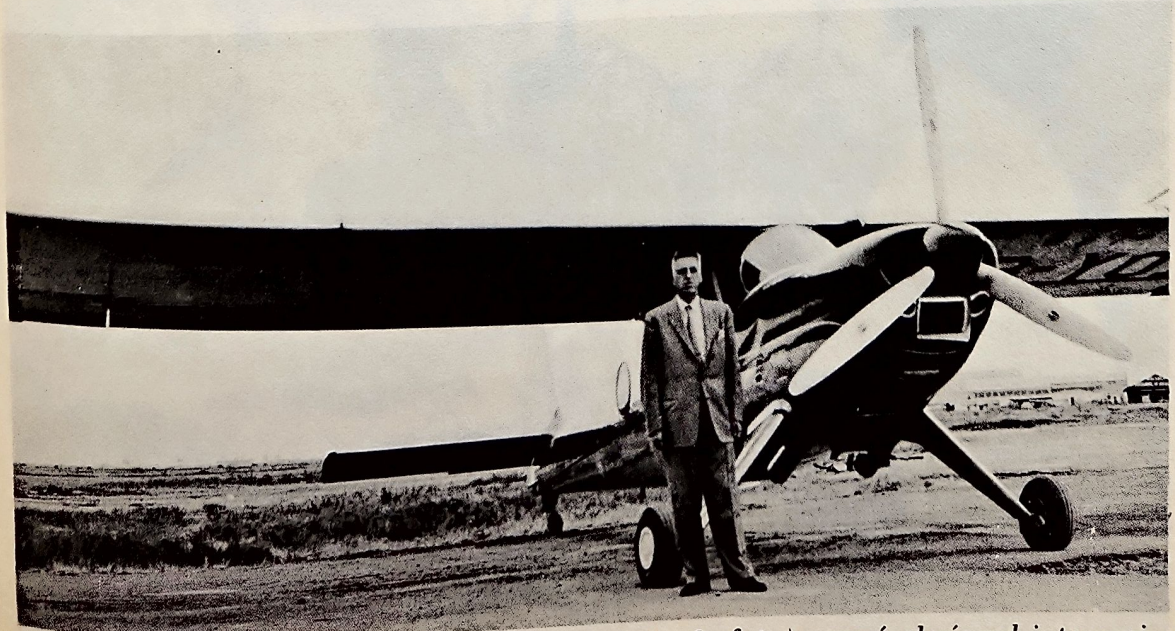
Manuel Suarez Mier.

Juan Lacombe.

Miembros constitutivos del Club Aéreo de México, A.C. – 1951



El primer récord internacional que la FAI homologó para México fue establecido en el año de 1957 por los ingenieros pilotos aviadores Luis Struck y Claudio Robles Ochoa que aparecen en la fotografía antes de emprender el venturoso vuelo



El Helio-Strato Courrier (XB-YOI) en el que Luis Struck (en la foto) superó el récord internacional Clase C-I-C, que en 1957 estaba en poder de Vladimir Choumilov de la Unión Soviética



Delegados mexicanos asistentes a la Conferencia General de la F.A.I. celebrada en Viena, Austria, en 1956

Conferencia de Palermo 1957. El ingeniero José Villasana Aguilera recibe del general Charles Sillvaerts, de Bélgica, presidente de la F.A.I., el diploma Paul Tissandier conferido al general de división P.A. Roberto Fierro en presencia del señor Harold R. Gillman (Francia), director general de la F.A.I.



Para premiar a los competidores de las carreras aéreas, el presidente de México cada año otorgaba en singular distinción al Club Aéreo de México el Trofeo Presidencial.

Justo es mencionar a las personas que iniciaron en nuestro país este tipo de eventos. Los P.A. Héctor Mariscal y Manuel Suárez Mier, el periodista Hugo Francisco Aguilar, Julio H. Doormann, capitán P.A. Eduardo Pineda, Lic. P.A. Octavio Barosio, P.A. Arturo Alvarez de la Cuadra, P.A. Francisco J. Waltz, ingeniero Adolfo Villaseñor, ingeniero Claudio Robles Ochoa e ingeniero José Villela. La aportación de capital fue hecha por: Gustavo Castillo, ingeniero Luis Struck, William Durking, licenciado Aarón Sáenz Jr., ingeniero Carlos Braniff, Alberto Aveleyra, Mauricio y Víctor de la Lama.

El Club Aéreo de México contó con su grupo de Búsqueda y Salvamento, dirigido por el ingeniero Claudio Robles Ochoa, que en las catástrofes nacionales de Tampico y Manzanillo, realizó misiones de salvamento y transporte de médicos, medicinas y alimentos.

Con el objeto de fomentar al turismo aéreo, el Club Aéreo de México organizó y realizó periódicamente excursiones aéreas a diferentes centros turísticos del país, logrando el desarrollo de campos de aterrizaje para hacer esos lugares más accesibles proporcionando a la vez a sus moradores un medio de comunicación y progreso social.

El Club Aéreo de México asistió a las Conferencias Generales de la FAI en: Madrid, España, 1952; en 1955 a la de París, Francia; Viena, Austria en 1956; Palermo, Italia en 1957; Los Angeles, California en 1958 y Moscú, Rusia en 1959.

En febrero de 1956 se llevó a cabo en México la primera Conferencia Regional Latinoamericana de la FAI, a la que asistieron distinguidas personalidades de la aeronáutica internacional. Ese mismo año el Club Aéreo de México llevó la representación de México a la Junta Internacional de Planeamiento del Intercambio de Cadetes de la Patrulla Civil Aérea de los Estados Unidos. Desde su fundación, el Club Aéreo de México siempre participó en el intercambio anual de cadetes con la Civil Air Patrol.

Un evento internacional de gran importancia en la historia del Club Aéreo de México fue la primera "Caravana Aérea de la Amistad del Golfo y el Caribe", realizada en el año de 1954 bajo el patrocinio del arquitecto Carlos Lazo, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas.

En este evento de buena voluntad se visitaron clubes aéreos de los siguientes países: Venezuela, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Guatemala, Estados Unidos (costa del Golfo y la Florida) y Cuba, setenta y siete aviones particulares tomaron parte en la caravana, treinta y tres de los cuales pertenecían al Club Aéreo de México. En este recorrido aéreo se cubrieron aproximadamente 11,000 kilómetros sobre las topografías y climas más variados, incluyendo dos tramos de mar sobre el Golfo de México, de Miami a La Habana y el Canal de Yucatán, de Pinar del Río en Cuba a la Isla Cozumel.

La conducción técnica del vuelo estuvo a cargo de los ingenieros Claudio Robles Ochoa, Adolfo Villaseñor y José Villela, del teniente Miguel Angel Chávez y del señor Carlos Velasco Reyes.

La presidencia del Club Aéreo de México de 1951 a 1960 fue ocupada siempre por personalidades distinguidas de la aviación privada y deportiva mexicana, fueron en orden sucesivo: el P.A. Héctor Mariscal, el ingeniero P.A. Pascual Gutiérrez Roldán, el general P.A. Radamés Gaxiola, el P.A. Manuel Suárez Mier, el ingeniero P.A. José Villanueva Aguilera, durante cuya administración el Club Aéreo de México vivió época de oro, así como también la aviación particular en México. El capitán P.A. Eduardo Pineda fue el sexto presidente, y séptimo el licenciado P.A. Hesiquio Aguilar.

En 1960, al término del mandato del licenciado Aguilar, el Club Aéreo de México entró en una etapa de raquitismo que lo condujo a su inevitable desaparición. Fue, sin embargo, en la historia de la aviación mexicana, el club aéreo que más duró en fructífera actividad.

De las actividades del club, sin duda la que más beneficio trajo al país fue la del fomento del turismo aéreo privado de los Estados Unidos hacia México.

Con la experiencia ganada en las excursiones aéreas nacionales, el Club Aéreo de México patrocinó varias excursiones internacionales a lugares de interés arqueológico e histórico del país. Algunas de estas excursiones de grandes grupos de aviones particulares se convirtieron en eventos anuales, entre ellas se pueden citar como ejemplo las del: Texas Private Flyers Association, el Columbia Aviation Country Club, los Flying Farmers, los Flying Phicicians, el Portland Aéreo Club de Oregon y el All Texas Air Tours.

Eventos que después de la desaparición del Club Aéreo de México, no se volvieron a realizar.

CARRERAS AEREAS

El puerto de Acapulco, como era natural, fue elegido por el Comité Nacional de Carreras Aéreas como la meta lógica para la primera de una serie anual de carreras aéreas desde la capital de la República.

La Primera Carrera Aérea de velocidad fue el 10 de noviembre de 1951. El recorrido a base de handicaps, divididos según la categoría de los aviones, debería ser a través de 294 kilómetros que separan a la capital mexicana del puerto del Pacífico, sobre la ruta directa atravesando la Sierra Madre Occidental, cuyas alturas máximas alcanzan los 3,300 metros (11,000 pies). Cuarenta y seis pilotos, con máquinas de diferentes marcas, tomaron parte en esta primera competencia.

El triunfador fue el P.A. Rafael "Chante" Obregón, en un Luscombe A de 65 HP (No. 4 matrícula XB-FUG), con un tiempo efectivo de vuelo de 1 h 42'43". Siendo, por lo tanto, ganador del trofeo "Presidente Miguel Alemán". En esta carrera el P.A. Salvador Dosamantes, estableció un record de velocidad para la ruta México-Acapulco de 59' 22" en un Bonanza C-35 (XB-PER), marca que aún subsiste para aviones en esa categoría.

Segunda Carrera Aérea de velocidad México-Acapulco, noviembre 15 de 1952, participaron 34 pilotos, ganada por P.A. Carlos Carmona con un tiempo de 1 h 41' 50", en un Taylorcraft de 65 H.P. (XB-KET). El segundo lugar lo ocupó el famoso aviador español Juan Ignacio Pombo.

Tercera Carrera Aérea México-Acapulco, enero 30 de 1954. Treinta participantes, ganador del primer lugar y por lo tanto del trofeo "Presidente Adolfo Ruiz

Cortines", fue el ingeniero P.A. Carlos Pardo en un tiempo de vuelo de 1 h 07' 25".

Cuarta Carrera México-Acapulco, primera de eficiencia, sábado 29 de enero de 1955, treinta y un participantes. Carrera ganada por el P.A. Jesús de Saracho, en Luscombe 8F (XB-XIM) con 99.98 por ciento de coeficiente de eficiencia.

Quinta Carrera Aérea México-Acapulco de eficiencia, verificada el 18 de febrero de 1956. Diecinueve competidores, ganó el tercer trofeo "Presidente Adolfo Ruiz Cortínez", el ingeniero P.A. Luis Struck en un bimotor Beechcraft D18 (XB-VIG), obteniendo el primer lugar, con un porcentaje de eficiencia de 100 por ciento.

Sexta Carrera Aérea México-Acapulco de eficiencia, sábado 2 de marzo de 1957. Veintiún participantes, ganador licenciado P.A. Hesiquio Aguilar en Cessna 182 (XB-QUEZ), con una eficiencia de 99.64 por ciento.

Séptima Carrera Aérea México-Acapulco de eficiencia, marzo 22 de 1958. Treinta participantes. Ganador P.A. Emilio Andere en Bonanza F35 (XB-FIX), con un porcentaje de 99.96. Fue la última carrera de la serie.

CARRERA AEREA MEXICO-TEHUACAN

La primera de tres carreras de velocidad a la ciudad de Tehuacán, Puebla, que con motivo de la Feria de las Espigas patrocinó "Manantiales Peñafiel", se corrió el 19 de julio de 1958. Ganó esta carrera el P.A. Carlos Carmona, en un Cessna 310 (XB-VAS), con tiempo de 38 minutos 26 segundos. Fueron diecisiete pilotos los participantes.

La segunda carrera de la serie fue el 17 de marzo de 1959, siendo ganador el licenciado P.A. Hesiquio Aguilar y su copiloto el capitán P.A. Heriberto Rodríguez Macías. Hicieron en el Cessna 182 (XB-YUD) 44 minutos de México a Tehuacán.

La tercera y última carrera aérea de velocidad México-Tehuacán, fue ganada por el P.A. Emilio Andere.

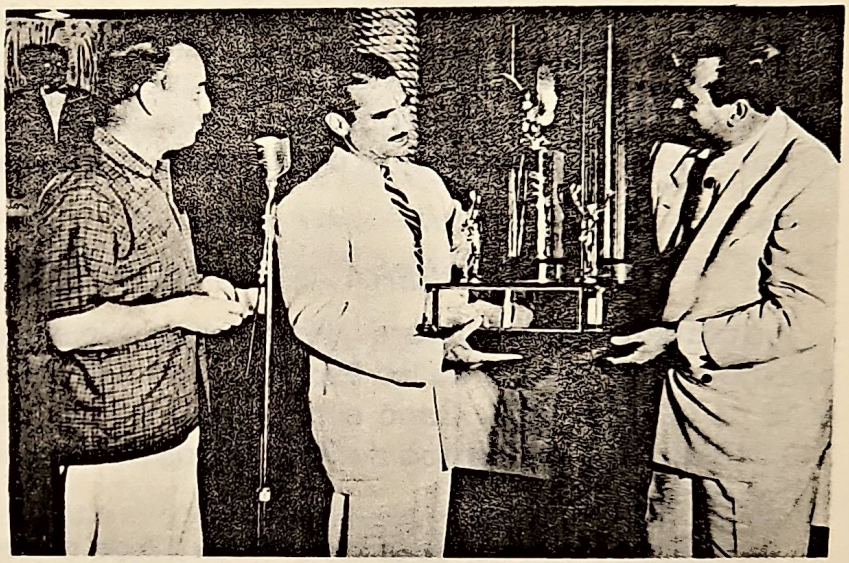
CARRERA MEXICO-GUADALAJARA

A invitación del profesor Juan Gil Preciado, Gobernador del estado de Jalisco, el Club Aéreo de México organizó una carrera aérea de velocidad de México a la Perla Tapatía. Cuarenta aviones fueron inscritos y tomaron parte en el evento que se inició la mañana del 11 de abril de 1959. La carrera fue por el trofeo "Presidente López Mateos", que se disputaba por primera vez.

Los pilotos Carlos Carmona y Emilio Andere, que ya habían dejado muy bien sentada su calidad de campeones ganando en varias competencias anteriores, fueron nuevamente los vencedores. Tripulando un Piper Comanche de 180 caballos, lograron un tiempo record de 1 hora 34 minutos. En el Casino Libanés de la capital jalisciense y en presencia del Gobernador del Estado, la señorita María Teresa Fernández, reina de la Feria de Jalisco, entregó a los pilotos vencedores el trofeo presidencial.



Carlos Carmona, ganador de la Segunda Carrera Aérea México-Acapulco. (1952)



Jesús de Saracho fue el cuarto ganador del trofeo "Presidente Ruiz Cortines" en 1955. Los ingenieros P.A. Salvador Mariscal Flores y José Villanueva Aguilera hacen la entrega del trofeo

Aarón Sáenz Jr, Jorge Villarreal, José Villanueva Aguilera y Agustín Guerra Rayón, con el licenciado P.A. Hesiquio Aguilar, ganador de la Sexta Carrera Aérea México-Acapulco. (1957)



OTROS EVENTOS AERODEPORTIVOS

El Aéro Club Campestre de México fundado y presidido por el ingeniero P.A. Miguel Cataño Morlet organizó, a principios del año de 1952, una carrera aérea México-Guadalajara.

Del aeródromo particular del Club, ubicado en el Plan de San Esteban, dentro del perímetro del Campo Militar Número Uno, en el Estado de México, 17 aviones partieron a las ocho de la mañana del 1o. de marzo, hacia la Base Aérea Militar de Zapopan, Jalisco, cercana a la capital del estado, meta de la carrera.

Los aviones participantes fueron divididos en dos categorías, el premio por categoría sería de $10,000.00, amén del respectivo trofeo.

El primer lugar en la categoría "A" fue para el capitán P.A. José Bastida Porras, con avión (XB-HUZ), con tiempo de vuelo de 1 hora 55' 50".

En la categoría "B" ganó el Piper PA-11 del capitán P.A. Ricardo Eroza Troyo (XB-GAY) con un tiempo de vuelo de 2 horas 55' 15". En esta competencia se utilizó también el sistema de handicap sobre la velocidad máxima anunciada por la fábrica a cada tipo de avión.

Meses después de concluido el gobierno del licenciado Miguel Alemán, la Secretaría de la Defensa, bajo órdenes de su nuevo titular, el general Matías Ramos Santos, pidió la devolución de las instalaciones aéreas que eran de su propiedad, ubicadas dentro del perímetro del Campo Militar Número 1, y el Aéro Club Campestre no tuvo más remedio que mudarse a una nueva ubicación, en Tecamac, Estado de México, en donde se dio por desaparecido, dejando paso al Club Rancho Aéreo, organizado también por el ingeniero P.A. Miguel Cataño Morlet, según acta constitutiva del 5 de noviembre de 1964.

VUELO TRASATLANTICO EN AVION DEPORTIVO

Fue el 28 de agosto de 1966 cuando Teodoro Moreno Castillo realizó el primer vuelo trasatlántico en avión deportivo con matrícula mexicana.

En un avión Cessna 320, matrícula XB-MAY, el piloto mexicano salió de la ciudad de Wichita, Kansas, Estados Unidos, para dirigirse a Cleveland, Ohio, y luego a Gamder para de allí lanzarse sobre mar con destino a Santa María, Islas Azores, de donde voló a Lisboa, Portugal.

Después de unos meses de estancia en el continente, en los que visitó varias capitales y ciudades importantes de Europa, Moreno Castillo (El Charrito) regresó a América siguiendo la misma ruta. Su tiempo total de vuelo sobre mar en el viaje de ida fue de 11 horas 55' y de regreso 13 horas 57'.

Un año después, otro mexicano repitió la hazaña de Moreno. En un Beechcraft Bonanza P35 (N-5665K) (aunque no de matrícula mexicana) el piloto Héctor Ramírez, salió de Nueva Escocia rumbo a las Azores, de allí fue a Madrid para, finalmente, terminar el vuelo en la capital danesa. El ingeniero Mariano Lozano fue copiloto en este vuelo que empleó 16 horas para cruzar el Atlántico.

GLOBO AEROSTATICO ULTIMO MODELO

En México se creía que con el vuelo Braniff-Cantolla de 1917, el globo aerostático había pasado a la historia, pero no fue así. Carlos Camacho Espíritu, rico in-







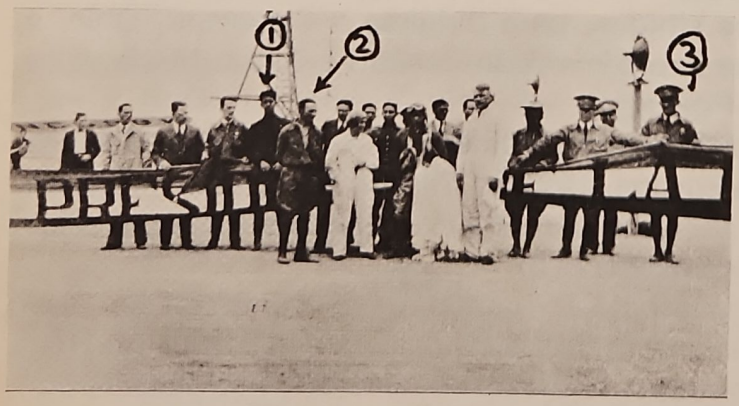
P.A. Arturo Alvarez de la Cuadra



P.A. Manuel Suárez Mier



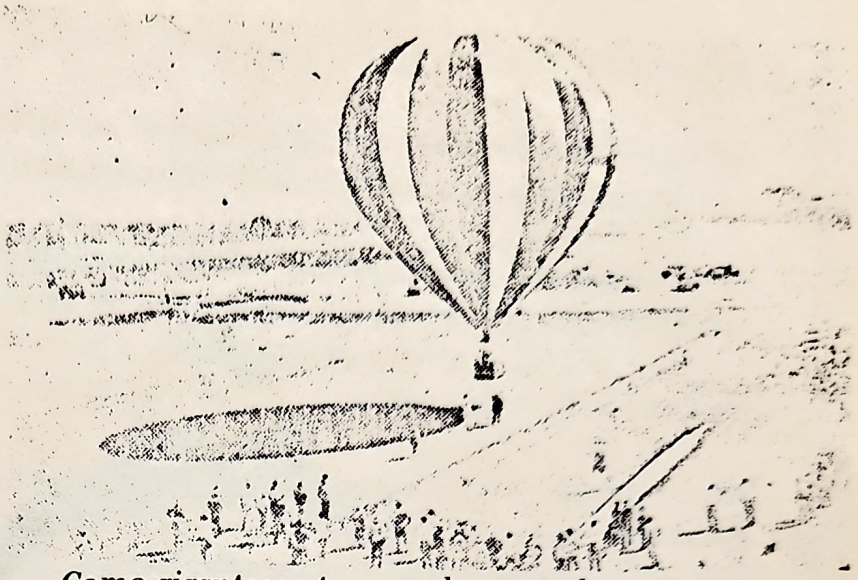




Durante un festival aéreo en el Puerto Central Aéreo se logró este histórico grupo formado por pilotos y paracaidistas, entre los que se encuentran: Pepe T. Barrón Herrera (1). Carlos Paullada (2) y Abraham Murillo (3)



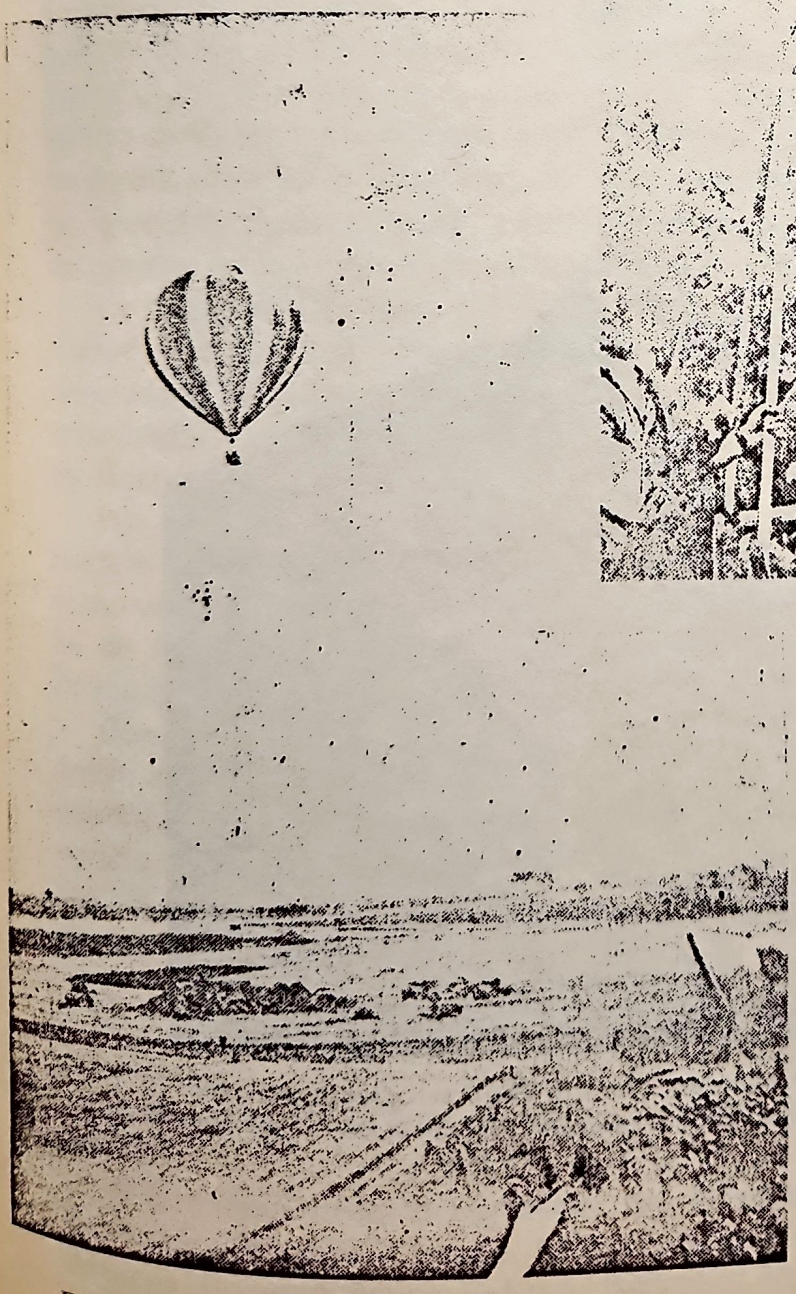
P.A. Carlos Caloca Larios



Como gigantesco trompo, la nave salta



Carlos Camacho Espíritu, a bordo, con una bandera nacional



¡En pleno vuelo, hacia las playas veracruzanas!



Juan Ruvalcaba García, el mexicano que en 1960 se ofreció para ser transportado a la luna

dustrial poblano, volvió en 1967 a resucitar viejas estampas montglolfiéricas en el espacio aéreo mexicano.

En un hermoso esférico multicolor de aire caliente, Camacho Espíritu realizó un vuelo de costa a costa, que fue una colorida aventura llena de anécdotas, experiencias y peripecias.

Las playas jaliscienses de Puerto Vallarta fueron, el 3 de mayo, escenario de la fiesta de la Santa Cruz, el punto desdé donde Carlos Camacho Espíritu inició su viaje con destino final en algún lugar de la costa del Golfo de México.

Fue el primer viaje en aeróstato con el que se cruzó la República Mexicana de poniente a oriente.

El recorrido se hizo, como era natural, por etapas. A merced del viento, cuyas corrientes ya había estudiado el moderno "Cantolla", el globo "Puebla" pasó por puntos intermedios de los estados de Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo y Veracruz, hasta llegar a la costa.

Desde un automóvil, la esposa del aeronauta y un ayudante siguieron las peripecias del viaje. Al término de cada etapa, ellos localizaban el sitio de descenso del globo para avituallar al navegante, que en esa forma llegó a su meta en el puerto de Veracruz con todo éxito. Antes de finalizar el relato que se está haciendo de los eventos aerodeportivos más destacados de 1960 a la fecha, ha de consignarse, por razón natural, la celebración en la capital de México de la Conferencia general de la Federación Aeronáutica Internacional del año de 1963.

Ya desde la Conferencia de la FAI que en el año de 1959 se celebró en la ciudad de Moscú el entonces jefe de la Delegación Mexicana a esa reunión, licenciado P.A. Hesiquio Aguilar, obtuvo en votación unánime de la asamblea la sede 1960 de la conferencia general de ese organismo internacional, en el puerto de Acapulco.

Por diferentes razones esta conferencia no se realizó en nuestro país, sino hasta el mes de octubre de 1963. La sede fue, sin embargo, la ciudad de México, como ya se ha dicho, y no el puerto de Acapulco. Al concluir la asamblea y como fin de fiesta, los organizadores decidieron realizar una carrera aérea México-Acapulco.

Como era de esperarse, la competencia fue ganada por el campeón mexicano, Emilio Andere, que una vez más demostró su gran calidad de piloto aviador deportivo. Los resultados oficiales de la carrera no fueron, sin embargo, muy del agrado de algunos de los competidores, que convirtieron en "rosario de Amozoc" la cena que en elegante hotel acapulqueño se había ofrecido para la entrega de premios y trofeos.

COLEGIO DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO

Fundado el 17 de julio de 1947 a iniciativa del capitán P.A. Augusto Marquet García.

El Consejo Directivo Fundador fue integrado por los pilotos aviadores: Baldomero H. Astudillo Cuevas, Augusto Marquet García, José Antonio Saavedra Gamboa, Roberto Salido Beltrán, Salvador Mariscal Flores, Andrés Fabre Tirán, Agustín Gutiérrez Paláez y Gustavo Melgarejo.

ASTRONAUTA EN PROYECTO

La carrera espacial que se inició con el lanzamiento del Spuknik de la Unión Soviética tuvo en nuestro país una decidida proyección, muchas y muy variadas manifestaciones hemos tenido al respecto.

En las ruinas Mayas de Palenque, Yucatán, el arquéologo Alberto Ruz descubrió en una tumba piramidal, llamada de las Inscripciones, una lápida que cubre un sarcófago. En dicha losa hay grabada la figura de un maya ataviado a la usanza de su tiempo; está encerrado y sentado en lo que en nuestros tiempos sería una cápsula espacial. . . . tiene sus manos puestas sobre lo que pudiera considerarse los mandos de la nave, su cabeza cubierta por un casco unido a un dispositivo muy semejante a la mascarilla de oxígeno usada actualmente por los pilotos que vuelan aviones no presurizados a grandes alturas, en su parte delantera hay mangueras y conexiones adheridas a su traje, muy semejantes a las usadas por los astronautas de hoy. En la parte trasera de la cápsula hay cuatro divisiones que sugieren la existencia de cuatro motores de reacción directa, con prolongaciones tubulares que podría ser las toberas de escape, de ellas sale una estela de fuego y humo, que está representado en el grabado en forma de volutas; a los lados se ven lo que podría ser tomas de aire; en la parte de atrás perfectamente delineados unos planos estabilizadores. El grabado sugiere la posibilidad de sistemas propulsores especiales de origen extraterrestre.

Cuando la Conquista, en sus crónicas Bernal Díaz del Castillo cuenta que el Emperador Moctezuma mostró a Cortés dos grandes discos metálicos al parecer de oro, cada uno de ellos tenía en su centro una protuberancia, una especie de cúpula. Bernal dijo que el material, según explicaciones que oyó, era una aleación de oro con otro "misterioso" material de peso específico muy bajo que hacía vibrar a los discos cuando éstos eran golpeados. A causa del sonido que emitían al vibrar, eran llamados "discos silbadores". La energía "misteriosa" de que estaban cargados los discos era suficiente para vencer la gravedad y hacerlos flotar en el aire.

Un hombre colocado en la cúpula del disco de mayor tamaño producía las vibraciones; las que al alcanzar un tono determinado hacían que el disco se elevara y se desplazara en el aire. Frente a Cortés se hizo una demostración, que el pobre de Geralano de Aguilar, monje y capellán del conquistador con su natural ignorancia estimó como obra del demonio. Cortés ordenó fundir los discos, quedándose con el oro puro ordenando que el material blanco y brillante para él desconocido fuera sepultado.

Hasta aquí la historia. Pasan los años y en 1960, un mexicano: Juan Ruvalcaba García, de treinta y nueve años de edad, soltero y atleta consumado, empleado en la Dirección General de Aeronáutica Civil, escribe la siguiente carta al director del Periódico "The People" en Inglaterra; este diario londinense había ofrecido la suma de 50 mil libras esterlinas a la primera persona que estuviera dispuesta a ser transportada a la Luna.

La carta decía: "Me he enterado que la dirección de este periódico ofrece la suma de cincuenta mil libras esterlinas a la primera persona dispuesta a ir a la Luna. Sobre el particular, me permito manifestar a usted, que con el único deseo

de ser útil a mi patria que es México, así como a la humanidad, en los experimentos científicos que varios países están realizando y muy particularmente los que pueden considerarse como el Mundo Occidental, ruego a usted de la manera más respetuosa, se me inscriba por su honorable conducto ante quien corresponda, con el objeto de que se me tome en consideración para el citado fin, es decir, ser transportado a la Luna".

Al final de su carta Ruvalcaba agrega: "Cabe hacer notar que la suma ofrecida, es decir, cincuenta mil libras esterlinas, no representan para mí gran interés y prueba de ello es que estoy dispuesto desde este momento a donar esta cantidad a una institución benéfica de mi país. Mi deseo exclusivo es servir a la ciencia".

Lo anterior como anécdota. En México ha habido muchos trabajos serios de alto valor científico y técnico, modesta contribución de nuestros hombres de ciencia, entre otros los dirigidos por el ingeniero Walter Buchanan, durante su gestión al frente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; los de alumnos de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Potosina y los realizados por: Carlos R. Duarte Muñoz, Marco A. Flores Verdugo, Héctor C. Hernández García, Ronald V.M. López Gómez, Augusto Sánchez Cifuentes y José de Jesús Vega Jiménez, estudiantes de la Facultad de Ingeniería de la UNAM, que presentaron la interesante tesis "Diseño y Construcción de un Cohete de Propelente Líquido para Sondeo Atomosférico".

La construcción y lanzamiento de este vehículo fue con intención de servir a la metereología, la geofísica y la ingeniería, pues una vez perfeccionado, según lo deseaban sus creadores, sería utilizado para estudiar las diferentes capas atmosféricas.

Con el ejemplo de estos jóvenes pioneros de la ciencia y la ingeniería aeroespacial, otros surgirán con el tiempo creando para México una tecnología propia en el fascinante campo de la ciencia espacial.

AURELIANO RIVERA

Aureliano Rivera Ruiz, uno de los más antiguos, conocidos y ameritados mecánicos de la aviación civil en nuestro país, más conocido como el "Negro Rivera" nació en la ciudad de León de los Aldama, en Guanajuato, a principios de este siglo.

Su gran afición por la mecánica lo llevó, todavía muy joven, al taller de mecánica automotriz, que en las calles de Bucareli tenía el maestro Francisco Santarini, en donde se inició como aprendiz en el año de 1917, mismo en el cual los talleres Nacionales de Construcciones de Aeronáutica de Balbuena, atravesaban su edad de oro bajo la hábil dirección del propio "Frank" Santarini.

El coautor del motor Anzani con el que se consumó la conquista del Canal de la Mancha, pronto se dio cuenta de la habilidad mecánica de su aprendiz y de la ilusión que tenía de ir a trabajar a los talleres aeronáuticos de los que tanto había oído hablar a su maestro.

Con la ayuda de "Frank", Rivera logró, al fin, entrar a los establecimientos fabriles de Balbuena. En poco tiempo y con facilidad asimiló las técnicas de la construcción y reparación de aviones y motores.

Con su gran visión en el futuro de la aeronáutica, Santarini vio la necesidad que había de ir preparando a las nuevas generaciones de obreros y técnicos que deberían, con los años, ser el respaldo de esa gran industria.

Con tal fin seleccionó a un grupo de obreros y mecánicos jóvenes para enviarlos a los Estados Unidos a aumentar sus conocimientos y practicar en los talleres que el Ejército americano tenía en la Base Aérea de Kelly Field, cercana a San Antonio, Texas. Aureliano formó parte de ese grupo que en 1919 fue a allende el Bravo a perfeccionarse.

Durante su estancia en Base Kelly, Rivera tomó por su cuenta lecciones de vuelo, logrando obtener su licencia de piloto aviador.

En 1924 regresó a México y estableció, en sociedad con el ingeniero Pablo Lozano, un taller de automóviles en donde se adaptaban y reformaban autos de carreras para los "ases" del volante de esa época: Lauria y Sahidel. Pero no sólo los autos de carrera ocupaban el tiempo de Rivera, frecuentemente tenía que viajar al puerto de Tampico, en donde tenía a su cargo los aviones particulares de Hoffman, Picop y Asley, empleados de las compañías petroleras.

Hasta la creación en 1928 del Departamento de Aeronáutica Civil, no existía para la ciudad de México más campo de aviación que el de Balbuena. En "la militar", como democráticamente se le conocía, compartían sus actividades aéreas tantos pilotos civiles, como militares. Esta circunstancia hizo que Rivera cultivara estrecha amistad con las grandes figuras de nuestra aviación de aquella época: Carranza, Fierro, Sidar, Lezama y otros.

Un año más tarde vemos a Rivera al frente del mantenimiento de los cinco aviones Avro Avian de la que, sin duda, fue la primera escuela de aviación civil en nuestro país. En esta escuela, establecida todavía en Balbuena por el rico sportman Mario Castelán Meza, se formaron los pilotos aviadores del pie veterano de nuestra aviación civil, como el doctor Armando Cosío, que con el tiempo fue jefe de pilotos de Mexicana de Aviación, Rafael Obregón, Luis Struck y otros.



Aureliano Rivera Ruiz, "El Negro Rivera", uno de los más antiguos, ameritados y queridos mecánicos de la aviación civil mexicana

Cuando en septiembre de 1930 se inauguró el Aeropuerto Central, Rivera, en sociedad con el ingeniero Antonio Zea y con el señor Esteban González Zamudio edificó el Hangar Tres, que pronto se hizo famoso. A estos talleres de mantenimiento y reparación de aviones, llegaron clientes de lo más selecto de nuestra aviación civil de ese tiempo. Allí se vigilaban mecánicamente los aviones de Rafael "Chante" Obregón y de su hermano Luis, de don Francisco Buch y Parada, de Antonio Riva y Cervantes, Antonio Algara y los de la Compañía Mexicana de Aerofoto, del ingeniero Luis Stuck.

Carlos Panini y Francisco Sarabia, que abrieron brecha en las primeras rutas que en México se trazaron para la aviación comercial, fueron también asiduos clientes del Hangar 3 de Aureliano Rivera.

En los albores de Aeronaves de México (hoy Aeroméxico), sus pioneros, Ramón y Mánuel González, y Díaz Lombardo, "Chueco" Enríquez, Pancho Acosta, Escudero, Alcalde y otros que, con el patrocinio de don Antonio Díaz Lombardo, volaron los Bellancas, el Fairchild 24, un Ryan, un Verville y un Fokker Super Universal, en el vuelo diario México-Acapulco, confiaron su seguridad en la capacidad profesional del "Negro" Rivera.

De 1934 a 1942, Rivera cuidó no sólo del equipo aéreo de Aeronaves de México sino, también, el de la Compañía Transportes Aéreos del Pacífico, y de la empresa aérea con la que Luis Melgoza y Alfredo Zárate cubrían la ruta Acapulco-Uruapan.

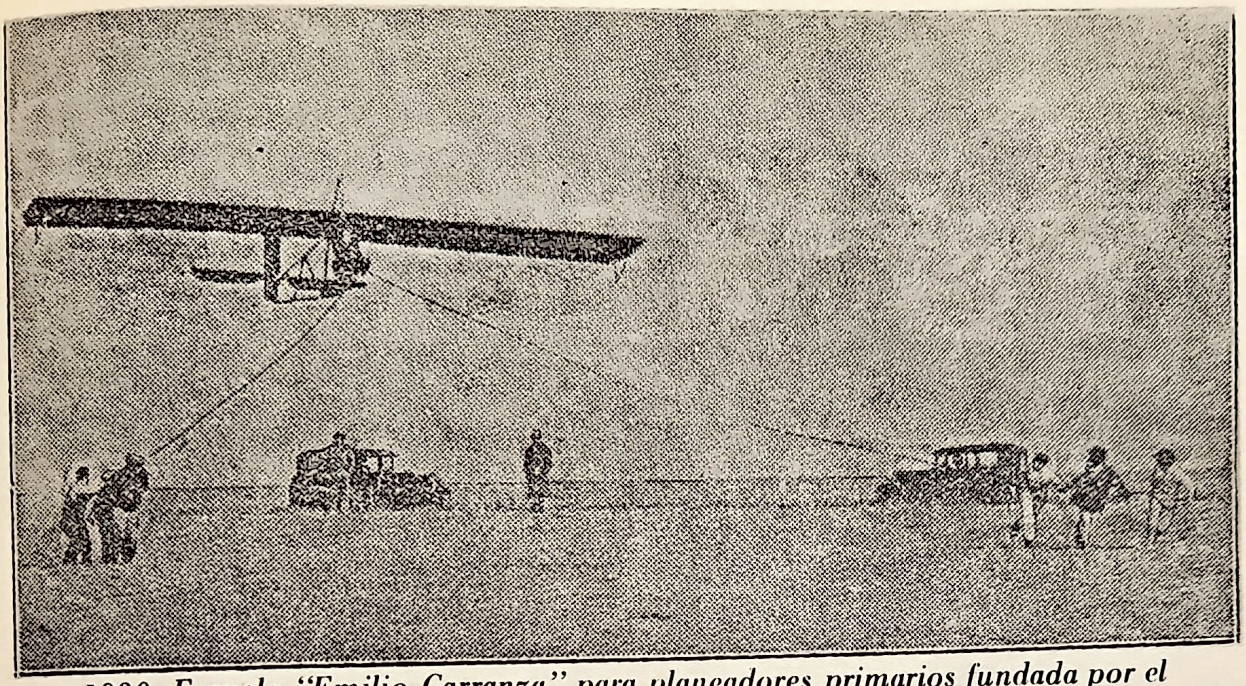
Colaboró con el ingeniero Antonio Zea en la construcción de los aviones Teziutlán y en la modificación de varios monoplanos Travel-Air R-6000, que estando equipados con motores de 300 caballos, se les instalaron unos Wasp de mayor caballaje. Ya con sus 450 H.P. estos aviones dieron mayor rendimiento en las difíciles rutas que en el año de 1942 cubrían los pilotos de Panini.

Son numerosos los jóvenes mexicanos que deben a Rivera sus conocimientos y formación como mecánicos de aeronáutica. Muchos de ellos trabajan aún en puestos de responsabilidad en los talleres de mantenimiento de nuestras dos grandes empresas de aeronavegación.

VUELO A VELA
LA PRIMERA ESCUELA DE PLANEADORES

En el Capítulo III de este libro hablamos ya de los planeadores, de cómo nuestros precursores, Lebrija, Villasana, los hermanos Aldasoro y otros, emulando las proezas de hombres de otras latitudes y que, como el alemán Lilienthal, vieron lo admirable de esta clase de vuelos y el papel tan importante que el planeador o avión sin motor, desempeñaría en la historia de la aviación.

Sin embargo, los asombrosos y rápidos progresos de la aviación a motor y el entusiasmo que esto despertó, relegó al olvido al planeador. De la misma manera que la guerra en Europa meció la cuna de la aviación, la Revolución Mexicana meció la cuna de nuestra aviación a motor y la hizo progresar, como ya lo hemos leído en el capítulo respectivo de esta obra. Al serenarse las pasiones que dieron origen al movimiento de 1910, el país gradualmente fue entrando por la senda de la paz y del progreso. Ya hemos visto también cómo para principios de los veinte



1930. Escuela "Emilio Carranza" para planeadores primarios fundada por el ingeniero Angel Lascuráin y Osio

la aviación mexicana comenzaba gradualmente a despojarse de su uniforme guerrero para vestir el traje civil, que sería símbolo de la misma era, era en la que el avión comercial llevaría el mensaje de progreso a todos los ámbitos del México nuevo.

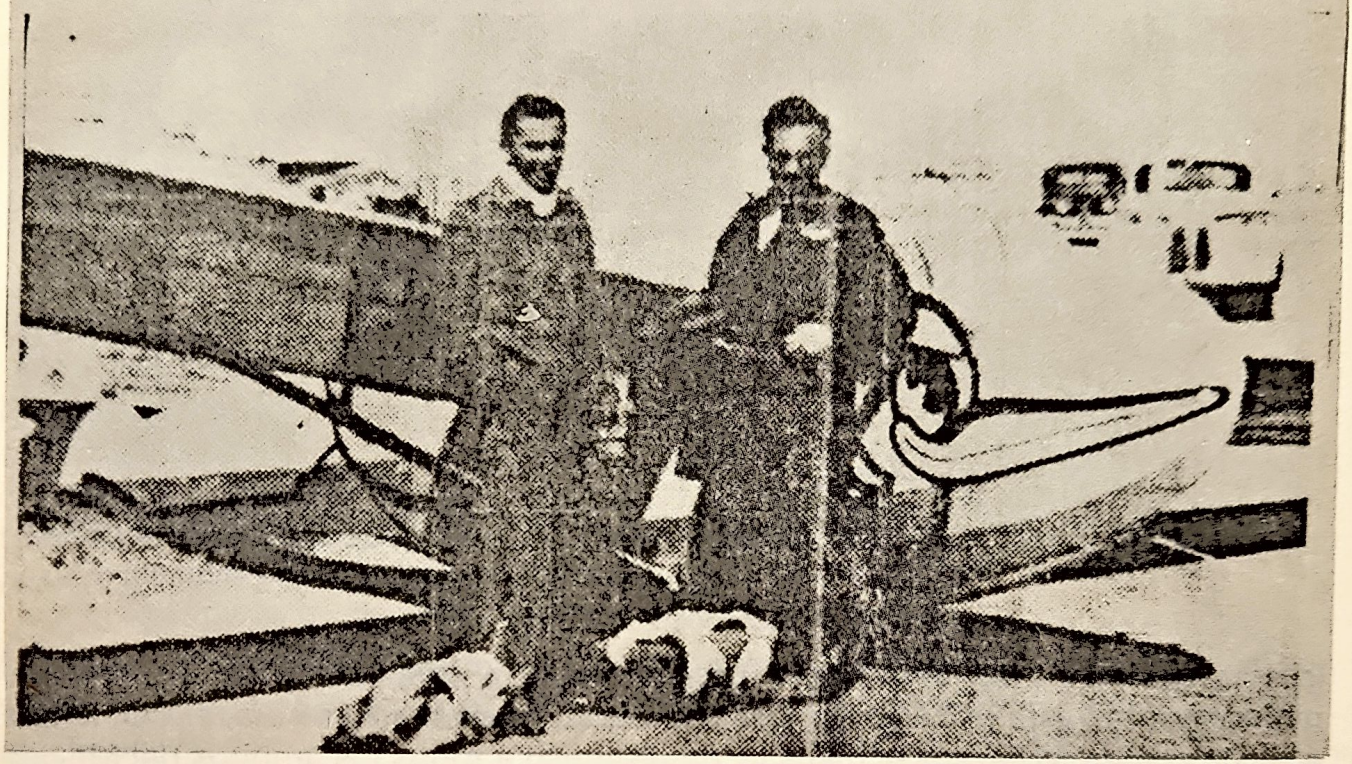
Fue la Asociación Mexicana de Aeronáutica la que, a iniciativa de su vicepresidente, ingeniero Angel Lascuráin y Osio, estableció en 1930 la escuela "Emilio Carranza" para planeadores primarios. Angel Lascuráin diseñó y construyó en la Fábrica de Aviones Juan F. Azcárate un planeador primario que se utilizó en el aprendizaje de los primeros alumnos de la escuela, bajo la hábil dirección de los instructores Feliciano Flores y Luis Boyer Castañeda.

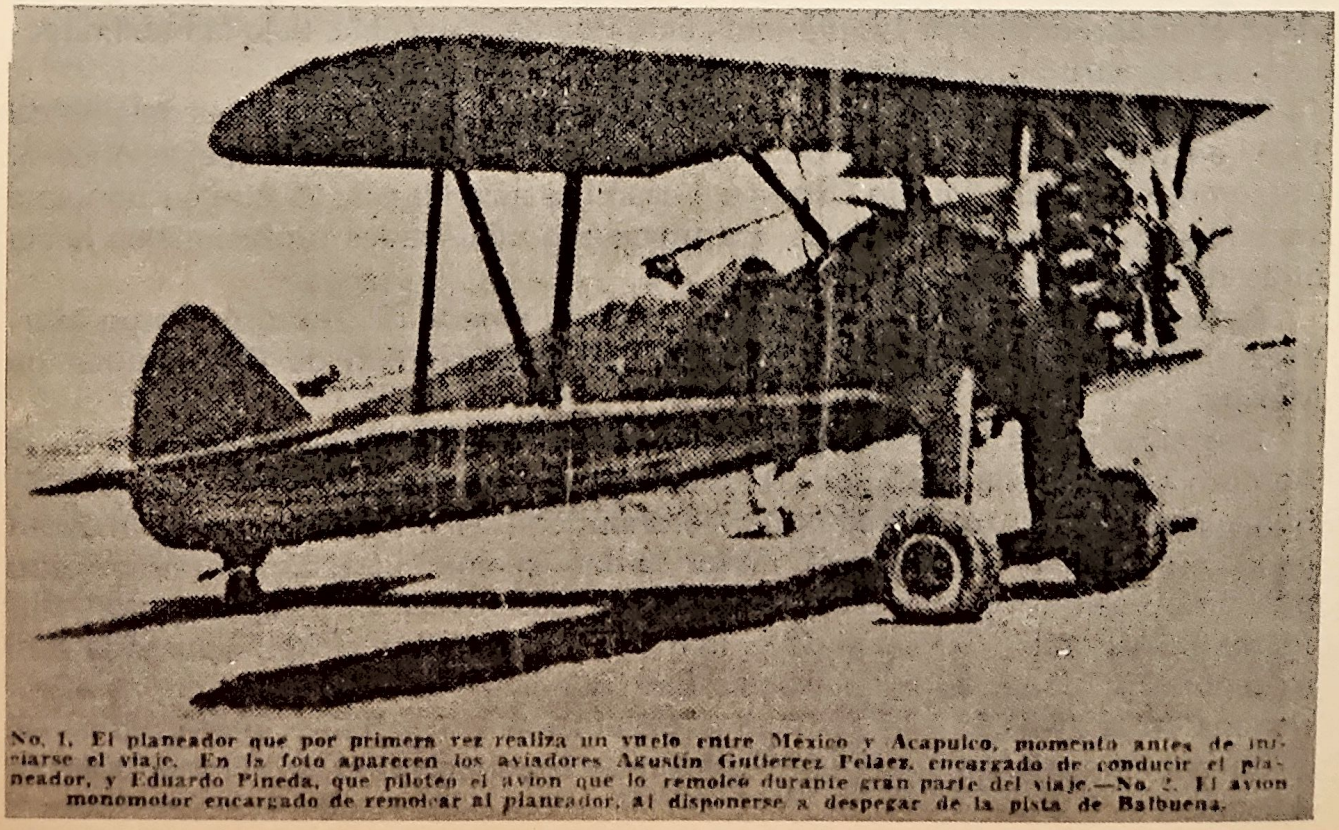
Esta segunda etapa de vuelo a vela en nuestro país duró hasta fines del año de 1931, en que por haber vendido el general Azcárate su fábrica de aviones al Gobierno, la escuela "Emilio Carranza" cesó sus actividades, ya que su principal animador, el ingeniero Lascuráin, encaminó sus actividades profesionales hacia otras diciplinas de la ingeniería.

Agustín Gutiérrez Peláez (El Gato), Eduardo Pineda (El Teutón), Jorge Martínez Mosser y José Cauduro fundadon en 1950 el Club de Planeadores de México.

Dos años antes, en mayo de 1948, estando "El Gato" Peláez de visita en el Aeródromo Militar de Getfe, en las afueras de la capital española, el coronel P.A. Rafael Martínez Pinzón, director de Aeronáutica Civil en España, invitó al piloto mexicano a probar un avión sin motor de fabricación suiza. Sin entrenamiento previo de vuelo a vela, y únicamente con su experiencia en avión a motor, Gutiérrez Peláez subió al planeador y dio una brillante exhibición, adornada con maniobras acrobáticas de su especialidad, que le valieron de parte de las autoridades de la aviación civil hispana la expedición de un título Internacional de Piloto de Planeadores clase "C", incluyendo la especialidad de acrobacia e instrucción.

Primer Vuelo de un Planeador de México a Acapulco





No. 1. El planeador que por primera vez realiza un vuelo entre México y Acapulco, momento antes de iniciarse el viaje. En la foto aparecen los aviadores Agustín Gutiérrez Peláez, encargado de conducir el planeador, y Eduardo Pineda, que piloteó el avión que lo remolcó durante gran parte del viaje.—No. 2. El avión monomotor encargado de remolcar al planeador, al disponerse a despegar de la pista de Balbuena.

VUELO MEXICO-ACAPULCO

Sin novedad se realizó el 6 de abril de 1950 el primer vuelo en planeador entre la ciudad de México y el Puerto de Acapulco.

Un planeador biplaza Schweizer TG-3 (XB-LEP) del Club de Planeadores de México, remolcado por un biplano Stearman de 450 caballos (XB-LAM), se elevó del Puerto Central Aéreo de México a las 10.50 de la mañana. El planeador llevaba como piloto al "Gato" Peláez, y el avión remolcador al capitán P.A. Eduardo Pineda.

Al llegar el grupo al cerro de "El Crestón" el planeador se desprendió del avión remolque; en esos momentos el planeador se hallaba a diez mil pies de altura, lo que le permitió con facilidad llegar hasta el puerto, en donde permaneció durante cuarenta y cinco minutos evolucionando sobre la bahía, ante la expectación de millares de personas que se encontraban en las playas del puerto. A las 14.30 aterrizó el "Pelícano" sin novedad.

Lo anterior es más o menos el tenor de la crónica publicada un día después por el periódico "El Universal", dando cuenta de la feliz hazaña de Gutiérrez y Pineda.

Poco tiempo después de este meritorio vuelo, el Club de Planeadores de México desaparece, para que, como el Ave Fénix, resurgir nuevamente en 1953 como Club de Planeadores. En esta ocasión lo integra un grupo de alumnos del Colegio Alemán de México, impulsados y asesorados por el capitán P.A. Eduardo Pineda, uno de los mejores pilotos de la Compañía Mexicana de Aviación, con bastante experiencia adquirida en Alemania sobre vuelos de aviones sin motor.

En 1959, con el concurso de nuevos socios, el club cambia su nombre, adquiriendo vida constitutiva legal y bajo la denominación de Planeadores de México, A.C., siendo su primer presidente el capitán P.A. Sergio Rodríguez Remdel, eficazmente secundado por el doctor Alejandro Elizondo y los señores Egli y Habs, nacionales suizos con larga residencia en México.

El nuevo conjunto de Vuelo a Vela tuvo, por algún tiempo, su base de operaciones en la Base Aérea Militar de San Lucía, en el Estado de México, de donde fueron a las instalaciones propias en el Rancho Aéreo, ubicado cerca de la pequeña población de Tecamac en el Valle de México.

En el año de 1955, dos acontecimientos importantes se registraron en la actividad de Vuelo a Vela en México. Primero, el piloto mexicano Manuel Téllez estableció el 4 de septiembre una marca de 18,600 pies sobre el nivel del mar en el segundo día del concurso de verano organizado por la Southern California Soaring Asociation.

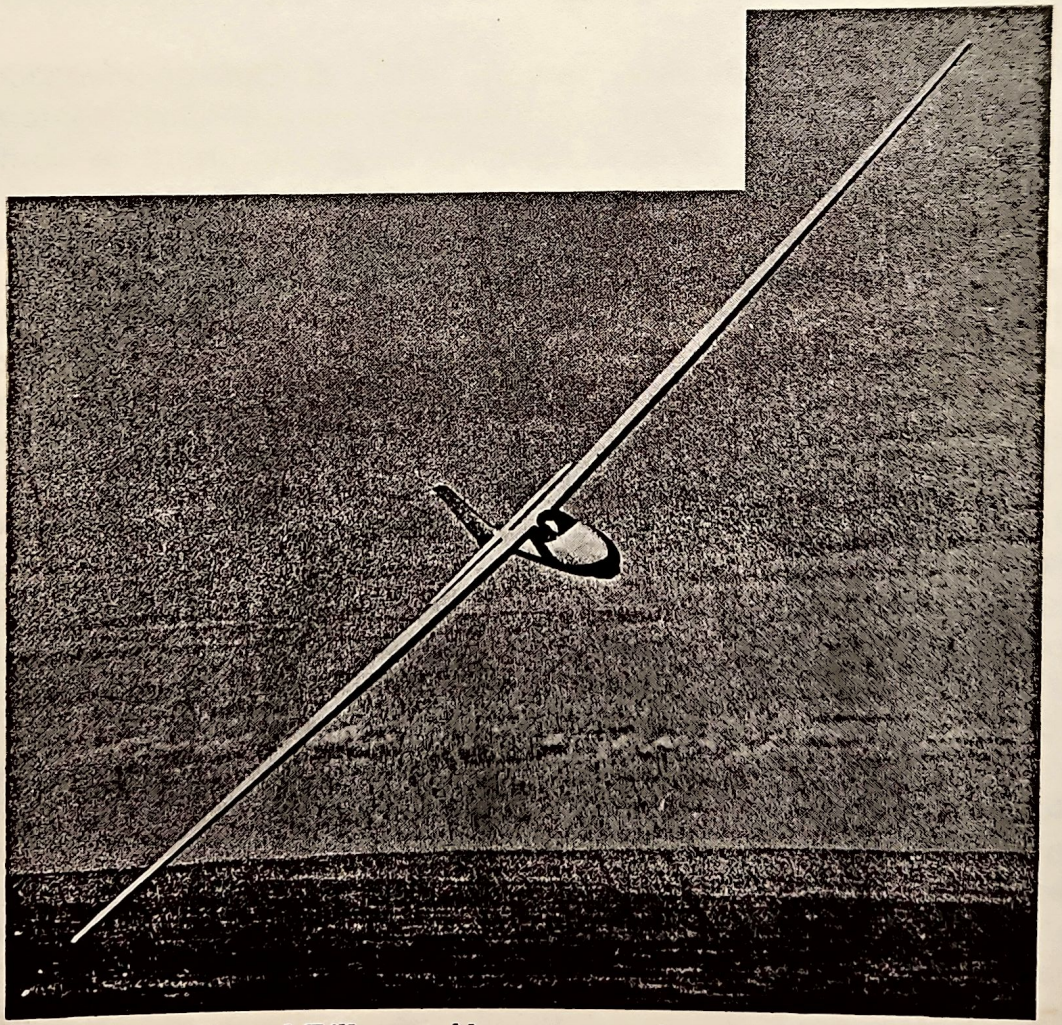
A las 14.15, salió del aeródromo "El Miraje", en Adelanto, California, en un planeador Pratt Ree remolcado por un avión Fairchild PT-23. La altura máxima que la alcanzó el piloto mexicano fue sobre los valles de San Fernando y San Joaquín, del desierto de Mojave. La altura alcanzada por Manuel Téllez en esa ocasión constituyó un record nacional mexicano que batió por 2,000 pies el establecido el 18 de abril de 1950, de 16,000 pies sobre el nivel del mar, por Agustín Gutiérrez Peláez, sobre el Puerto Central Aéreo de México. En esa ocasión las autoridades aeronáuticas mexicanas levantaron el acta respectiva con los pormenores de esta prueba de altura.

El segundo acontecimiento de que hablamos al principio fue la iniciativa presentada por el teniente coronel P.A. José Vázquez González, a mediados de 1955, para la creación de una escuela militar de vuelo a vela dependiente de la Fuerza Aérea Mexicana.

En 1967 el industrial poblano Rafael Taboada Marín, presidente del Club de Planeadores de Puebla, implantó un record nacional de distancia para planeador, al volar sin escala de la ciudad de Puebla a Cuautla, Morelos.

PARACAIDISMO DEPORTIVO
ANTECEDENTES HISTORICOS

El paracaidismo, como casi todas las actividades de aviación, se inició en México bajo la tutela militar.



El mexicano Manuel Téllez establece un record mundial de clase y record nacional mexicano de altura, en "El Mirage" California, Estados Unidos de Norteamérica, el 4 de septiembre de 1955 (Homologado por la FAI)

Cuentan las crónicas que el primer "paracaidista" que hubo en nuestro país fue un perrito llamado "El 13", que era mascota de la escuela de aviación.

El animalito fue dejado caer desde un avión tripulado por el P.A. Luis Preciado de la Torre, atado a un paracaídas de manta. El descenso fue feliz hasta diez metros antes de llegar al suelo, pues el perrito queriéndose liberar a mordidas del improvisado arnés que lo sujetaba al paracaídas, lo trozó, dando por resultado su brusca caída y la rotura de una pata. Este notable "primer salto" tuvo lugar en el año de 1919, y el escenario fue el campo de Balbuena.

Poco tiempo después, la perrita "Chiquita" realizó con mejor suerte un segundo salto en paracaídas llegando al suelo con toda felicidad, claro que su paracaídas estaba más perfeccionado que el que usó su canino antecesor "El 13".

PRIMER SALTO CON PARACAIDAS EN MEXICO
LAMBERTO ALVAREZ GAYOU

El primer salto con paracaídas hecho por un hombre, sobre el Valle de México, se realizó el 12 de enero de 1922.

Lamberto Alvarez Gayou, Mayor Asimilado, director de Deportes del Estado Mayor Presidencial fue el protagonista de esta primera hazaña del paracaidismo mexicano.

Desde un bimotor de bombardeo Farman F-5 tripulado por Ascencio Santana arrojóse el intrépido deportista desde una altura de 450 metros sobre el nivel del campo militar de Balbuena, habiendo tardado en el descenso aproximadamente 7 minutos. Fueron testigos de la prueba el general P.A. Gustavo Salinas Camiña, director de Aeronáutica Militar; el coronel P.A. Rafael O'Neill, jefe de Instructores de Aviación Militar, el piloto Alfredo Lezama, el ingeniero Silverio Rivera Hoyer, el ingeniero Eduardo Fueheken, de la Casa Siemens, que fue quien colocó el paracaídas y dio instrucciones para su uso a Alvarez Gayou, y un numeroso grupo de pilotos militares y empleados de la casa fabricante del paracaídas "Heinicke".

Al salir de la cabina del enorme biplano para lanzarse al espacio, Alvarez Gayou fue "barrido" por la corriente de aire de las hélices y estuvo a punto de chocar con su cuerpo contra el empenaje del avión, salvándose de ello gracias a una hábil maniobra, que sin embargo le hizo perder un poco el ajuste de su trayectoria de caída, este error, muy natural en un principiante, condujo al atleta sobre líneas de alta tensión del sistema de conducción de Necaxa, las que libró por un verdadero milagro. Luego, Alvarez Gayou, estuvo a punto de caer dentro del Gran Canal del Desagüe, nuevo contratiempo que logró eludir hábilmente antes de llegar a tierra dentro de un corral de toros de lidia que, tratando de embestir la sombra producida por el paracaídas, dio tiempo a nuestro hombre para ponerse a salvo de los enfurecidos cornúpetas.

Una caravana de automóviles conduciendo a muchos pilotos aviadores llegaron al lugar del descenso del primer paracaidista mexicano, para transportarlo de regreso al campo militar de aviación.

Un mes más tarde llegó de Alemania un paracaidista profesional, quien en una segunda demostración con el mismo paracaídas empleado por Alvarez Gayou, perdió la vida al enredarse su paracaídas en el empenaje del avión que lo con-



Lamberto Alvarez Gayou, primer paracaidista mexicano. (1922)

ducía, cayendo finalmente a tierra desde una altura de 300 metros sin que el paracaídas se abriera.

Como recompensa al primer salto de Alvarez Gayou, la Compañía Mexicana de Electricidad Simena-Schukertwerke, S.A., donó a éste un cronógrafo de oro y el ingeniero Rivera Hoyer, jefe de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, le obsequió una de las hélices del aparato con el que se efectuó el vuelo.

El entusiasmo que despertó el primer salto con paracaídas, contagió a vàrios pilotos, entre ellos a José J. Yáñez, Alfredo Lezama y José C. Paz, que dio varias exhibiciones en San Luis Potosí, en el año de 1930. En este mismo año surgió otro paracaidista, el profesor de educación física del Primer Regimiento Aéreo, Teodoro Jiménez, a quien se conocía como el "teacher". Este hombre formó y entrenó a varios de los primeros paracaidistas de la Fuerza Aérea, entre ellos Miguel Franco, muy conocido por su singular apodo de "El Chapopote".

AGUSTIN GUTIERREZ PELAEZ "EL GATO"

Este notable precursor del paracaidismo en México, nació el 14 de enero de 1910 en la ciudad de México. Siendo aún un adolescente, se ofreció expontáneamente como paracaidista al Primer Regimiento Aéreo.

Actuó con gran éxito en diferentes festivales aéreos en donde la F.A.M. era invitada a participar. Durante la Semana Aérea de 1929 y la Decena Aérea de 1931, Gutiérrez Peláez, alias "El Gato", participó destacadamente al lado de

PODER EJECUTIVO FEDERAL
MEXICO

SECRETARIA
DE LA
DEFENSA NACIONAL

FORMA 6.-G

DEPENDENCIA ..... DIRECCION DE AERONAUTICA.
SECCION ..... JEFATURA.
MESA .....
NUMERO DEL OFICIO .....
EXPEDIENTE .....

ASUNTO:

El Coronel Piloto Aviador ALBERTO SALINAS CARRANZA, actualmente Director de Aeronáutica Militar,

C E R T I F I C A:

Que el doce de Enero del año de mil novecientos veintidos, en el Campo de Aviación Militar, en Balbuena, D. F., y siendo Director del Departamento de Aeronáutica Militar el C. General GUSTAVO SALINAS, por primera vez en la República Mexicana, el C. LAMBERTO ALVAREZ GAYOU, efectuó el salto en paracaídas desde un aeroplano en vuelo.

Y para los usos que convenga al interesado, se extiende el presente CERTIFICADO, en la plaza de México, D.F., a los tres dias del mes de Julio del año de mil novecientos treinta y nueve.

SUFRAGIO EFECTIVO; NO REELECCION.

Alberto Salinas Carranza.

AL CONTESTAR ESTE OFICIO, CITENSE LOS DATOS CONTENIDOS EN EL CUADRO DEL ANGULO SUPERIOR DERECHO.

COMPAÑIA MEXICANA DE ELECTRICIDAD
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE, S.A.

México, D.F. Enero 14 de 1922.

9197/22
J. No. 101

Sr. Lamberto Alvarez Gayou.

Presente.

Muy señor nuestro y amigo:-

Damos a Ud. nuestras más expresivas gracias por la desinteresada ayuda que nos prestó en demostrar el paracaídas "Heinicke".

Al mismo tiempo hacemos constar que Ud. fué el primero en lanzarse con el paracaídas de un avión, en la ciudad de México.

El avión fué manejado por el señor Jesús Santana y Ud. saltó del aparato a las 11.20, durando su descenso cerca de siete minutos.

Según informó el señor Santana, la altura a que se desprendió Ud. del avión, fué de 1400 pies medidos sobre el campo de Aviación.

Con la presente nos permitimos reconocer su gran valor, haciéndole un obsequio del reloj adjunto, en recuerdo de este día.

Repetímosle las debidas gracias y quedamos de Ud. afmos. y attos. SS. SS.

COMPAÑIA MEXICANA DE ELECTRICIDAD
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE, S. A.

CONSTANCIAS OFICIALES DEL SALTO EN PARACAIDAS DE LAMBERTO ALVAREZ GAYOU

paracaidistas extranjeros, formando equipo con los mexicanos Carlos Paullada, Enrique Sansón, Mariano Rivadeneyra, José Martínez y Luis Heredia. Puede decirse que durante estos eventos de carácter civil nació en nuestro medio aeronáutico el paracaidismo deportivo.

Con gran espíritu deportivo "El Gato" prestó su contingente dando exhibiciones en diferentes ciudades de provincia. Así en mayo de 1931 se presenta en Puebla, durante el festival aéreo con que se inauguró el campo de aviación civil. Invitado por el Gobernador del Estado de México, señor Filiberto Gómez, realizó saltos de exhibición en la pequeña población de San Luis Tatilco. El 9 de abril de 1933, sobre el Puerto Central Aéreo de México, logró fotografiarse a sí mismo cayendo en el espacio antes de abrir el paracaídas. Poco después desciende con paracaídas en el centro del parque de futbol "España" en la antigua calzada de la Teja, para hacer entrega al capitán del equipo local del balón con que dio principio el acto deportivo.

Septiembre 19 de 1931, abril 23 de 1933, mayo 6 de 1934, son fechas que marcan otras tantas veces que Gutiérrez Peláez, provisto de un paracaídas, descendió desde un avión para posarse en la acera de enfrente a su domicilio de Naucalpan de Juárez, población aledaña a la metrópoli azteca.

PARACAIDISMO Y FESTIVALES

En el año de 1932 para la inauguración del campo de aviación de Celaya, se anunció un festival aéreo organizado por la F.A.M. Oportunamente salió de la capital una escuadrilla al mando del piloto Joaquín Rivadeneyra Vázquez y compuesta por los pilotos aviadores Fructuoso Pérez "El Tocho" y Felipe H. García. Al llegar a la plaza de Celaya, encontraron con que no era posible localizar el campo de aviación, por lo cual la escuadrilla decidió ir a Querétaro y aguardar allí noticias del personal destacado en la capital de las cajetas. Por la tarde el paracaidista civil Roberto Sosa se comunicó telefónicamente con el "leader" de la escuadrilla militar para avisarle que ya se había marcado el aeródromo con un gran círculo blanco en el centro, que sería fácilmente visible desde el aire.

Al día siguiente, cuando la escuadrilla del Primer Regimiento Aéreo aterrizó en Celaya, ya estaban allí los pilotos civiles: Carlos Panini, Luis y Rafael Obregón, Francisco Buch de Parada y Agustín Gutiérrez Peláez, "El Gato".

Del biplano Douglas O2M Número 15 tripulado por el teniente P.A. Felipe H. García, saltaría el paracaidista Roberto Sosa y otro tanto haría del avión de Rafael Obregón, "El Gato" Peláez. Cuando el teniente García llegó a la altura reglamentaria hizo señas a Sosa para que saltara, pero sin saberse por qué éste no lo hizo. Llamó la atención del piloto el que en ese momento pasara por debajo del avión un blanco hongo, y creyó que era Sosa, que al fin había decidido dar el salto. El piloto García, considerando terminada su misión inició su descenso, no sin apartar su atención del paracaidista que también descendía, en el momento que el avión tocó tierra, también lo hizo el paracaidista al lado de una hilera de árboles que bordeaban uno de los linderos del campo. Cuando el teniente García detenía la marcha de su motor después de estacionar su avión junto a otras máquinas, vio con sorpresa que en el side-car de una moto, venía Sosa con el paracaídas enrollado en los brazos, muy bien sentado en el vehículo. Mientras el paracaidista

era estruendosamente ovacionado por el respetable, llegó todo sudoroso y empolvado el pobre "Gato", que era en realidad el que había saltado y que venía a pie desde el lugar bastante distante de su aterrizaje. ¿Qué había pasado?: pues nada, que cuando Sosa a punto de saltar, vio que desde otro avión alguien saltaba, se agachó y ocultó en la cabina trasera del O2M, para dar la impresión al piloto que ya había saltado. En su escondite quedó hasta que el avión tocó tierra, al momento que éste viró para ir a colocarse en el lugar de estacionamiento, Sosa ni tardo ni perezoso saltó a tierra y oculto tras la polvareda que levantó el Douglas al ir taxeando, en su fuga se encontró al de la moto que iba a recoger al "Gato" haciendo creer al tripulante que él era. Subió al vehículo y tranquilamente llegó frente a las tribunas para recibir el aplauso del público.

El día 15 de septiembre de 1935, con motivo de las celebraciones patrias, se desarrolló un festival aéreo en el Campo Militar de Balbuena. Nuevamente civiles y militares compitieron en saltos de paracaídas. Durante este festival hubo que lamentar la muerte trágica del teniente Carlos Paullada, uno de los mejores paracaidistas militares de su tiempo. Paullada siempre electrizaba al público con su famoso salto doble retardado, acto en el cual era maestro. El salto de Paullada consistía en arrojarse del avión y en el momento oportuno abrir el paracaídas principal, descender un cierto trecho y liberarse de ese paracaídas, en caída libre recorría otra gran parte de su descenso, retardando la apertura del reserva lo más posible. Desgraciadamente ese día se le pasó la mano y ya no hubo tiempo de abrir el reserva y se estrelló contra el suelo, cerca del Río de la Magdalena, en la confluencia de lo que es hoy la calle de Galindo y Villa (colonia Jardín Balbuena) y al arranque del Viaducto Piedad.

El mal sabor de boca que dejó la tragedia de Paullada lo disipó una pequeña jovencita, la primera paracaidista mexicana que con toda agilidad abordó un "corsario" para cubrir el siguiente número de saltos en paracaídas, esta jovencita era Enriqueta Mendoza Leal quien, con el tiempo y en reconocimiento a sus méritos, causó alta en la Fuerza Aérea siendo comisionada al Colegio del Aire, con el grado de Sargento 1o., Jefe de la Sección de Paracaídas. En la base de Zapopan, la "Queta" como cariñosamente la conoce todo el mundo, dio lo mejor de su experiencia y conocimientos a las nuevas generaciones. Experiencias y conocimientos adquiridos en las hermanas Repúblicas de Nicaragua y Venezuela, en Los Angeles, California, en donde en 1946 terminó con gran éxito el curso de paracaídas de la Lockheed Aircraft.

De paso mencionaremos, aunque no se trata de paracaidismo deportivo, que el 18 de mayo de 1946, salió el primer grupo de militares mexicanos a la Airborne School, de Fort Benning, en Georgia, Estados Unidos y que el 20 de julio de ese mismo año, este primer grupo recibió sus "Alas" y diplomas de paracaidistas.

EL PARACAIDISMO DEPORTIVO EN LA ACTUALIDAD

En la actualidad existen varias agrupaciones de jóvenes entusiastas que se dedican a practicar el paracaidismo deportivo.

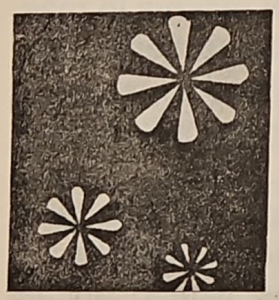
Estos clubes de paracaidismo son: La Confederación Mexicana de Paracaidismo, que cuenta con la representación para México, de la Federación Aeronáutica Internacional (F.A.I.), los Caballeros Aguila, grupo derivado de lo que fue Pa-



Práctica de paracaidismo en Ranch Aéreo — (izq. a der.) José Magallanes, Eduardo Ruiz de Velasco, Alfredo Contreras, agosto de 1966



Joven paracaidista del Club Ozelote





"Club de Paracaidismo Deportivo"

racaidismo Deportivo, fundado por el arquitecto Marco Antonio Santi, uno de los mejores elementos con que ha contado el paracadismo deportivo en México. Este deportista nato murió el 13 de enero de 1969 en un accidente, al estrellarse filmando una película sobre la presa "Francisco Zarco", cercana a Torreón, Coahuila.

"Angeles Anónimos" del Cuerpo de Búsqueda y Salvamento; Cruz Roja Mexicana, Trece de Tres, y Club "Ozelote", de los hermanos Ruiz de Velasco.

LA MUJER MEXICANA EN LA AVIACION

En la conquista del espacio el hombre no ha estado solo, la mujer ha escrito también en sus hazañas brillantes páginas en la historia de la aviación.

En México hemos tenido en el transcurso del tiempo nuestras heroínas del aire. En el capítulo segundo, al hablar de los globos dejamos constancia de lo que en esos días hicieron nuestras valientes aeronautas, en las fiestas populares, cuando pendientes de trapecios sostenidos por globos de aire caliente, maravillaron con sus acrobacias a nuestros bisabuelos.

Allá por el año de 1926, una jovencita estudiante de una academia comercial citadina, se presenta en el campo de Balbuena en busca del Ing. Juan Guillermo Villasana.

Le habían dicho, cuenta el relato, que este "señor ingeniero" la podía ayudar a convertirse en aviadora. La pequeña crónica publicada en una revista especializada de aquellos años dice que el nombre de esta entusiasta jovencita era María Rivera, pero no nos dice si llegó a realizar su anhelo de convertirse en aviadora.

Por lo tanto fue Emma Catalina Encinas la primera mujer mexicana que obtuvo una licencia para conducir por los aires una aeronave más pesada que el aire.

Oriunda del Estado de Chihuahua, Emma Catalina recibió su instrucción de vuelo del subteniente P.A. Ricardo González Figueroa. Un 20 de noviembre, después de un intenso chequeo de vuelo que le hizo el coronel Fierro, Emma Catalina hizo su primer vuelo sola, en "El Tormenta", un biplano Spartan propiedad del comandante del Primer Regimiento Aéreo.

El 4 de diciembre de 1932, ante un jurado en el que figuraban: el teniente coronel P.A. Rafael Montero Ramos, el capitán P.A. Othón Hernández Amaral, el teniente P.A. Eduardo Aldosoro Suárez, el teniente coronel P.A. Fernando Proal, subteniente Ricardo González Figueroa, Ing. Mariano Domínguez, de la SCOP, y capitán P.A. Antonio Lojero; pasó Emma Catalina con todo éxito su examen, mediante el cual le fue expedida la primera licencia de piloto Aviador Civil que en favor de una mujer expidió la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Este histórico acontecimiento tuvo lugar en el viejo y legendario Campo Militar de Aviación, de Balbuena.

Emma Catalina, al poco tiempo de recibir sus alas, contrae matrimonio con el Dr. Gutiérrez Suárez y se aleja de la aviación. Es actualmente una competente traductora e intérprete simultánea, actividad en la que su amplia cultura y gran profesionalismo la han hecho destacar.

Antes de que Emma Catalina Encinas llegara a la aviación nacional, un caso insólito y curioso se registró en los anales de nuestra aviación civil. La nortea-



Ema Catalina Encinas, primera mujer piloto en México



María Elena Soto y sus instructores (izq.-der.) P. A. Felipe González y capitán P. A. Francisco Tarazona Torán frente al avión en el que María Elena se examinó para obtener su licencia

mericana Gladys O'Donnell, inexplicablemente, ya que nuestras leyes lo prohiben, obtuvo el 19 de febrero de 1930, una licencia de Transportes Públicos Ilimitados. Esta patente de vuelo expedida por nuestras autoridades de aviación civil fue la número 74.

En el año de 1933 nuestro país contó con dos aviadoras más: María Marcos Cedillo de San Luis Potosí y Eloísa Bernal de Oviedo que obtuvo sus alas en la Escuela Spartan de Tulsa, Oklahoma, en los Estados Unidos del Norte, en agosto de 1933.

La señorita Cedillo, sobrina del entonces gobernador del Estado de San Luis Potosí, general Saturnino Cedillo, ingresó en la escuela de aviación establecida en la capital potosina. El entusiasmo y juventud de María Marcos Cedillo, pronto la llevaron a ocupar un destacado lugar entre sus compañeros. Fue la primera de su grupo en efectuar el "vuelo solo", hecho que le trajo la admiración y estima no sólo de sus compañeros, sino también de la sociedad potosina, entre la que gozaba de grandes simpatías.

El 6 de junio de 1933, abordó el avión Avro 504K, de la escuela, en el que diariamente había estado haciendo sus prácticas de vuelo. La acompañaba ese día un condiscípulo, el estudiante de aviación José Ramírez Padilla. Alcanzada la altura reglamentaria después de un despegue normal, iniciaron su práctica ejecutando diferentes maniobras que el instructor de vuelo les había asignado. La práctica se desarrollaba con secuencia rutinaria dada la maestría con que la pareja de aprendices de aviación dominaba el vuelo del 504K. Intempestivamente y sin causa justificada el aparato se precipitó a tierra, causando la muerte de sus tripulantes.

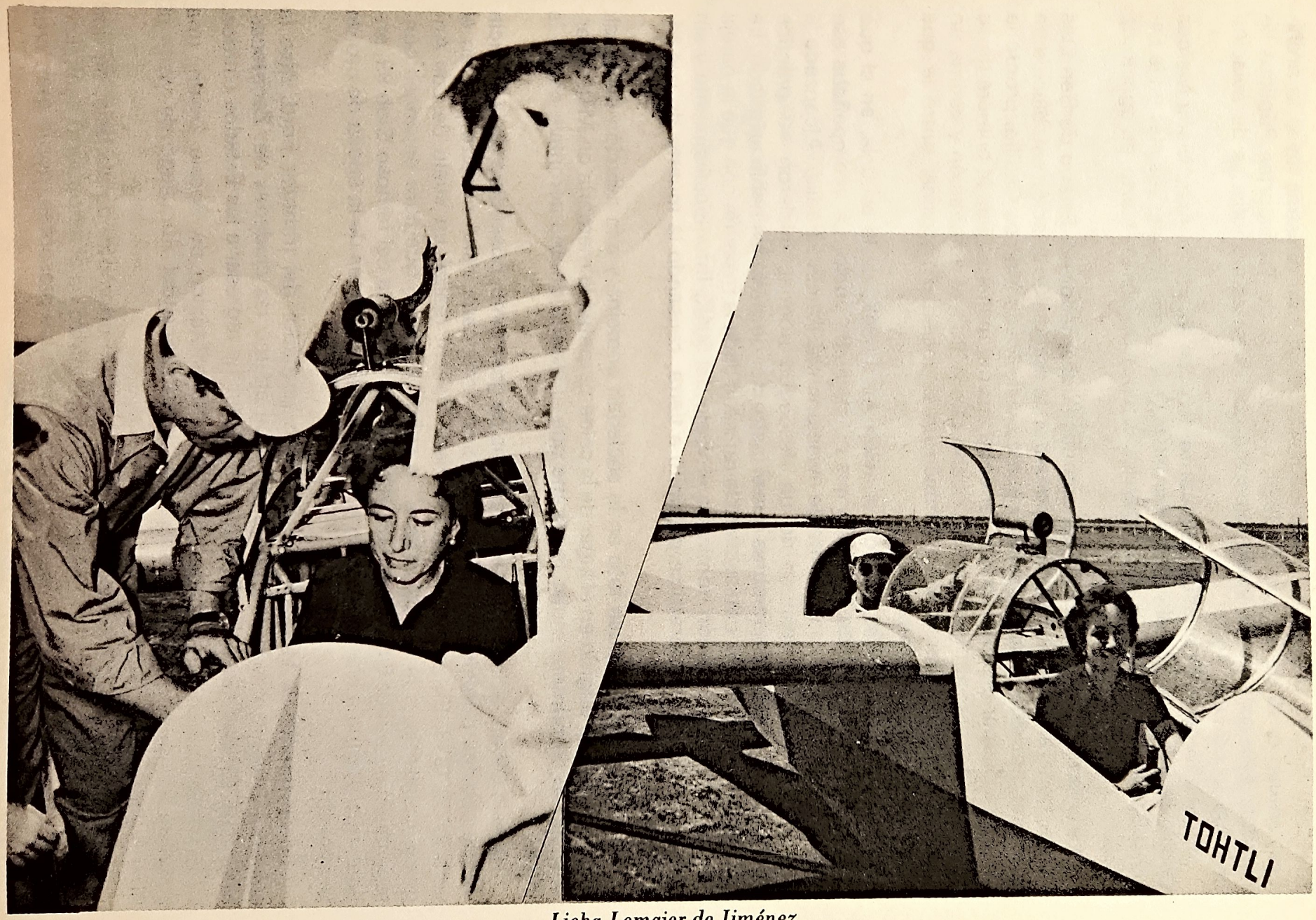
El fatal accidente puso luto en la sociedad potosina y a la aviación nacional. Un monumento erigido en el lugar de la caída perpetúa la memoria de María Marcos Cedillo, la primera mujer mexicana que al mando de una aeronave perdía la vida.

Bessie Owen, aviadora norteamericana de gran fama, poseedora de la licencia de transportes públicos No. 68 en la Unión Americana visitó nuestro país en el verano de 1933. En su monoplano Stinson Reliant realizó un vuelo de Los Angeles, California, a la capital azteca. La señorita Owen, que para entonces contaba ya en su haber 5,800 horas de vuelo, era presidenta del famoso Club 99, entidad que agrupa a las notables aviatrices norteamericanas de la época de oro de la aviación.

En compañía de Howard Maish, piloto probador del trimotor Ford, hizo la aviadora Owen un recorrido por el país que abarcó las ciudades de: Zacatecas, Mazatlán, Ciudad Obregón y Hermosillo, antes de regresar a los Estados Unidos.

En 1938, cinco años después de la visita a México de Bessie Owen, una aviadora alemana que había atravesado el Atlántico del Sur, llegó de visita al Puerto Aéreo Central.

Rose Marie Brend Rosemeier en un pequeño monomotor de ala baja, de dos plazas, Messerschmitt 27- "Teifun" (D-ENIF), aterrizó en el aeropuerto capitalino en medio de la gran espectación que causó entre los presentes, por la gran cruz "svástica" que el avión lucía en el plano vertical.



Licha Lemajer de Jiménez

Después de una corta permanencia entre nosotros sigilosamente como había llegado, la rubia aviatriz alemana prosiguió su vuelo hacia los Estados Unidos de Norteamericana.

Pero antes de seguir adelante, para no apartarnos mucho de la secuencia cronológica, debemos consignar que cuando la alemana Rosemeir llegó a México ya había estado entre nosotros la "Dama del Aire" Amelia Earhart que el 18 de junio de 1928 se había convertido en la primera mujer que atravesó en vuelo el Atlántico del Norte.

En el monoplano negro y oro, mismo que utilizara en su vuelo trasatlántico en mayo de 1932, un Lockheed Vega, llegó Amelia Earhart al Campo Militar de Aviación de Balbuena, procedente de Burbank, California.

En el vuelo de regreso a la Unión Americana, la notable aviatriz impuso una marca de velocidad de la capital mexicana, a la urbe de los rascacielos.

En 1951, Ada Rogato en un pequeño Cessna 140A (PT-ADY) llegó procedente del Brasil, cumpliendo un periplo más de su viaje de buena voluntad por el continente americano.

Pero volvamos nuevamente al tema de este capítulo, la aviadora mexicana. En 1963 la aviación nacional perdió otra de sus figuras femeninas.

Consuelito Padua Cárdenas, profesora de profesión, dejó su tranquila escuelita de enseñanza primaria, para convertirse en instructora de aviación. Quiso el destino que la corta pero fructífera actividad en la que adquirió una posición destacada a pesar de su condición de mujer, terminara de modo trágico, al perder la vida en un alcance en el aire, con un biplano Stearman del Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil.

Licha Lemajer de Jiménez es también otra de nuestras aviadoras a la que aún se recuerda con nostalgia. Después de mucho volar y de ser la primera mujer piloto que voló aviones comerciales al servicio de pequeñas empresas aéreas de provincia, se alejó de la aviación hacia la vida hogareña.

Bertha Zerón de García sin duda, la mejor aviadora mexicana. "Bertita" como cariñosamente la conoce todo el mundo de la aviación en México, y que podía con toda justicia llamársele la "Amalia Earhart Mexicana", nació en Pachuca, Hidalgo, el 23 de junio de 1924. En febrero de 1947, Bertita recibe su licencia de Piloto Estudiante y de Piloto Aviador Privado (4645) el 23 de marzo de 1965. Un año después es ya piloto comercial e instructora de vuelo con capacidad de piloto de bimotor e instrumentos.

Su primer discípulo fue la señora Trinidad González de Alarcón, a la que soltó en su primer "vuelo solo" el 7 de enero de 1973, en la Base Aérea Militar de Santa Lucía.

Como paracaidista, Bertita Zerón tiene en su haber 13 saltos libres. Ha participado representando a México, en dos ocasiones en el "Powder Puff Derby" y una vez en el "Angel Derby".

Otras aviadoras mexicanas son: Eva Romero, de Puebla; Laila Hanon, de Ciudad Mante, Tamaulipas; que aprendió a volar en Jacksonville, Florida; Noemí Mondragón titulada en el CIAAC, Martha Amezcua de Cuahonte y su hija Belinda que se alternan en el puesto derecho con el capitán Cuahonte, en las rutas que éste sirve y que abarcan los estados de Guerrero y Michoacán, teniendo como base el Aeropuerto de Uruapan.

Discípulas del veterano instructor de aviación ya desaparecido, Jorge Villarreal, fueron las señoritas Rosalía Sánchez y Guillermina Romero ya retiradas de la aviación.

María Elena Soto Martínez una muchachita alegre y entusiasta que con gran decisión y cariño ha llegado a nuestro mundo de aviación. Ahora como piloto estudiante primero en Aeroescuela y luego bajo la dirección del capitán P.A. Felipe González, ha demostrado que pronto será una luminaria más en el firmamento femenil de la aviación mexicana.

Antes de poner punto final a este simpático capítulo "La Mujer Mexicana en la Aviación", consignaron que el 26 de noviembre de 1965 vino a México Jerry Moch, la diminuta ama de casa que el 17 de abril de 1964 salió de su casa en Columbus, Ohio, y después de 30 días y un recorrido de 28,000 millas dio la vuelta al mundo en un avión Cessna 180.

LAS SOBRECARGOS - GENTILES EMBAJADORAS DE ABORDO

No solamente la presencia de la mujer mexicana se ha dejado sentir en aviación al mando de una aeronave. Su gentil presencia se ha personificado en la cabina de pasajeros de un transporte comercial en la hermosa y amable sobrecargo.

Muchas páginas de heroísmo y abnegación se podrían escribir con la diaria labor de la mujer en las aerolíneas que recorren los confines del globo terránqueo.

Muchas, por no decir todas nuestras sobrecargos mexicanas, a lo largo de la historia de la industria del transporte aéreo en nuestro país, merecen ser mencionadas en esta breve historia, pero ante la imposibilidad de hacerlo, con tristeza nos limitaremos a consignar en este capítulo hechos de algunas de ellas; con la dedicatoria sincera de estas líneas a todas las gentiles sobrecargos mexicanas.

Margarita Alatorre Sainz, sobrecargo de brillante historial, es la primera mujer mexicana que al servicio de la aviación comercial logró reunir 10,000 horas de vuelo como sobrecargo.

El lunes 18 de agosto de 1958, en pleno vuelo entre México y Acapulco en un DC-3 de Aeronaves de México, Margarita Alatorre cumplió sobre la población de Huitzuco, Guerrero, tan envidiable record. Eran precisamente las 11:56 de la mañana cuando el comandante de la aeronave, mediante el uso del altoparlante de la cabina, hizo ante los pasajeros del vuelo el registro oficial. Como coincidencia el piloto al mando lo era en ese vuelo, el capitán P.A. Arturo Alatorre Sainz, hermano de la gentil sobrecargo.

Margarita, nacida en la colonia San Pedro de los Pinos, de la capital mexicana, después de completar sus estudios en la escuela "Helen Hearly Hall" y no teniendo aún más de veinte años, realizó su primer vuelo como sobrecargo, llevando como supervisor al señor Salvador Hernández Abaunza, ex jefe del departamento de sobrecargos de la Mexicana de Aviación.

Aeronaves de México fue la que facilitó su perfeccionamiento mediante un curso especial en la "Mc Connell School", siendo diplomada el 10 de noviembre de 1949.



BERTHA ZERON DE GARCIA, LA MEJOR AVIATRIZ MEXICANA



Jerry Mock, primera mujer que dio la vuelta al mundo en avión, visitó México en 1965



Margarita Alatorre (izq.) primera sobrecargo mexicana que cumplió 10,000 horas de vuelo



Lilia Novelo Torres, heroína del primer atentado dinamitero a un avión de pasajeros en nuestro país, espera recibir su condecoración de manos del Ing. Pascual Gutiérrez Roldán, presidente del CAM



Sobrecargos, señoritas Georgina Yolanda López y Ana Laura Zigrist, que junto con el capitán P.A. Rafael Treviño Zapata y P. A. primeros oficiales integraron la tripulación del primer Boeing 727 de Mexicana de Aviación que llegó a México (XA-SEJ) el 1o. de diciembre de 1966

En su historial como sobrecargo, Margarita tiene en su haber sido la primera mexicana que como tal realizó en el año de 1948 en compañía de Bertha Lara el primer vuelo trasatlántico en un avión comercial mexicano, con destino a Europa.

Margarita Alatorre, Bertha Lara y Salvador Hernández Abaunza, fueron los sobrecargos que integraron la tripulación del cuadrimotor "Veracruz" que en el mes de enero de 1948, enlazó por primera vez a México con el Continente Europeo.

En noviembre de 1958, el general Alberto Carranza Salinas, entonces director de Aeronáutica Civil hizo entrega del diploma y medalla Emilio Carranza a la señorita Alatorre, por haber cumplido 10,000 horas de vuelo como sobrecargo.

En 1946, un DC-4 de la Compañía Mexicana de Aviación iniciaba en el Aeropuerto Central de la ciudad de México un vuelo rutinario. En la pista de despegue habíase dejado olvidado un tractor, al percatarse de ello el capitán P.A. Marcial Huerta Jones que iba al mando del avión hizo una rápida maniobra para tratar de esquivar el golpe. El "ground loop" que resultó de la fallida maniobra hizo que el avión se incendiara. Afortunadamente no hubo desgracias personales que lamentar entre los pasajeros del aparato.

Luz María de la Peña, joven sobrecargo del avión accidentado permaneció al ado de éste hasta que el último de sus ocupantes abandonó el lugar del accidente, sano y salvo. Ella, sin embargo, sufrió quemaduras en rostro y manos.

No cabe duda que en casos anormales en el vuelo de un aerotransporte comercial, mientras los pilotos están atareados en la inmediata resolución de la emergencia, las sobrecargos tienen la importantísima misión de velar por los pasajeros a su cuidado. Su abnegación debe ser tal que deben olvidar todo temor y mostrar alegría y tranquilidad para poder infundirla a las personas, que sin duda en esos momentos se sienten los seres más desamparados del mundo. De aquí el que a las sobrecargos se les ha llamado los ángeles de la guarda.

Y tan es así, que recordemos la labor delicadamente humana de Lilia Novelo Torres, que en el año de 1942 en medio del pánico que cundió a bordo de un avión DC-3 de la Compañía Mexicana de Aviación, cuando explotó una bomba. El primer atentado de esta índole que se registraba en nuestro país, y que gracias a la heroica intervención de Lilia el pasaje recuperó la calma permitiendo al capitán P.A. Carlos Rodríguez Corona y su copiloto Agustín Jurado Amilpa, hacer un aterrizaje de emergencia sin novedad, en la Base Aérea Militar de Santa Lucía.

La ayuda prestada también por Alicia de la Peña, cuando en un Lockheed Constellation de Guest Aerovías México, volando sobre la sierra tamaulipeca hacia Miami, se presentó una emergencia simultánea en los motores del avión que obligó al capitán P.A. Eduardo Iglesias Dávalos, a efectuar un aterrizaje forzado en el Puerto de Tampico. Gracias a la calma y entereza que mostró la sobrecargo, los pasajeros minimizaron su temor hacia lo que creían un desenlace fatal.

Graciela Flores Alvarado que en septiembre de 1969 caminó más de dos kilómetros, bajo lluvia, atravesando terreno fangoso, para ir en busca de auxilio para tripulantes y pasajeros del vuelo Chicago-México de la CMA, que se había accidentado en las cercanías del Aeropuerto Internacional de la ciudad de México.

Guadalupe Cahue Tinoco, Irma Jiménez, Patricia Fourcassier, Diana Tabler, Elisa González y González, Rosa María Reynoso Contreras y María Guadalupe González, son los nombres de otras tantas heroínas del aire que con su vida han contribuido al deseo más grande del hombre . . . la conquista del aire.

ESCUELAS DE AVIACION CIVIL

El desarrollo de la aviación civil en nuestro país a raíz de la fundación del Departamento de Aeronáutica Civil, por el Ing. Juan Guillermo Villasana en 1928, trajo como consecuencia la perentoria necesidad de disponer de suficiente personal de vuelo y técnico aeronáutico de formación netamente civil.

En ese año de 1928 no existía en nuestro país más escuela de aviación que la de la Fuerza Aérea. No había, por lo tanto, un plantel para la formación de pilotos civiles, cuyas características por razón natural difieren grandemente de las del piloto militar. El transporte aéreo requiere pilotos con una formación técnica muy amplia y con mentalidad totalmente alejada de toda influencia castrense.

El propio Ing. Juan Guillermo Villasana fundó a principios del año de 1930, el "Instituto Aeronáutico". A él, pronto se sumaron la "Escuela Libre Mexicana de Aeronáutica", la "Unión Mexicana de Aviación Hanz Muller", la "Escuela de Aviación Civil Emilio Carranza" y la Escuela de Mario Castelán.

En varias ciudades del interior de la República se instalaron también escuelas de aviación civil, siendo la más activa de su época la que se estableció bajo los auspicios del general Saturnino Cedillo, en el año de 1933, en la capital potosina.

Anteriormente, de 1928 a 1930, surgieron dos escuelas de aviación más: la establecida en el Campo de Balbuena por el capitán P.A. Felipe H. García, con un biplano Hanriot de fabricación belga, la escuela del capitán García tuvo el primer sistema cordinado de enseñanza teórico-práctica para pilotos civiles de México.

La "Escuela de Vuelo" del maestro Fritz Bieler y de Julito Zinzer, se fundó paralelamente a la del capitán García.

Esta escuela quedó instalada en el lindero sur del Aeropuerto Central Aéreo (en el sitio que hoy ocupan las Oficinas de Aeronaves de México). A ella ingresaron los primeros pilotos aviadores civiles de México, señores Eduardo Iturbide, Eduardo Mead, Antonio Riva y Cervantes y Antonio Algara.

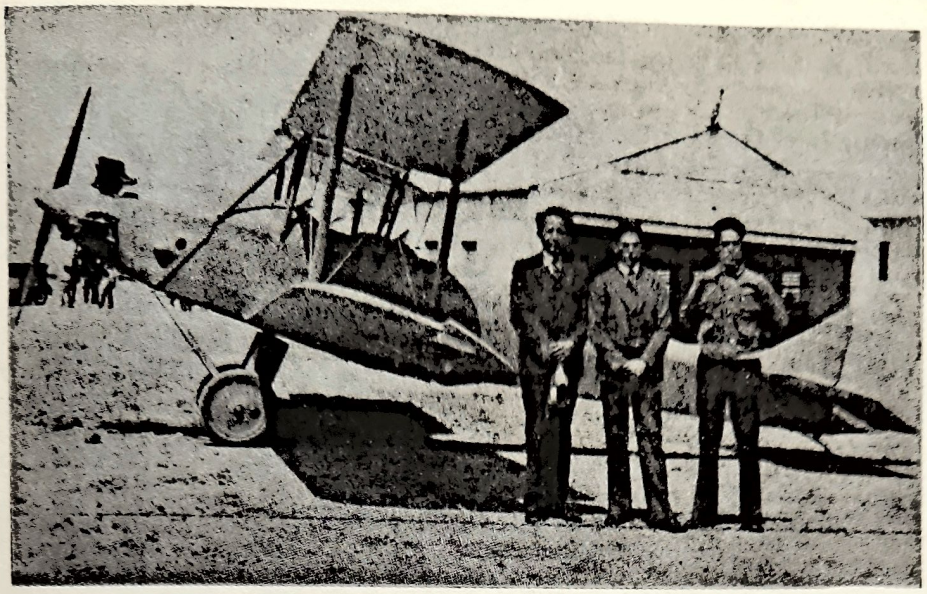
Andando el tiempo, muchas otras escuelas de aviación fueron surgiendo: la de Viniegra, la del capitán Enrique Caloca y el Instituto Mexicano de Aviación, fundado por el ingeniero Salvador Mariscal Flores en 1942.

Siendo secretario de Comunicaciones y Obras Públicas el general Maximino Avila Camacho, se estableció bajo su patrocinio una escuela de aviación en la capital del Estado de Puebla: la Escuela de Aviación Civil Cinco de Mayo.

El primero de diciembre de 1943, el general Alberto Salinas Carranza, jefe entonces del Departamento de Aeronáutica Civil, dio por inaugurada la escuela, cuya dirección quedó a cargo del general P.A. Alfredo Lezama Alvarez. Otras escuelas como la Nacional de Aviación de Carlos Carmona, la de Francisco López Tejeda, la México fundada en el año de 1943 por el capitán P.A. José Bastida Porras, fueron establecidas con el transcurso del tiempo.



Grupo de pilotos estudiantes. Puerto Central Aéreo — 1933



Mario Castelán, pionero de la enseñanza de aviación de México con dos de sus primeros alumnos



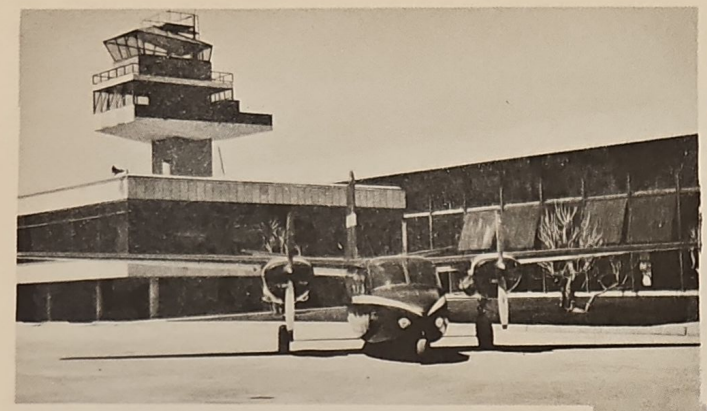
Jorge Villarreal y G.C., con los mecánicos Modesto Rodríguez y Dionisio Contreras, frente al avión De Havilland Moth en el que Villarreal se inició como instructor de aviación en 1936



Grupo de policías de caminos, estudiantes de aviación — 1933



Capitán P. A. José Bastida Porras fundador y director de la Escuela de Aviación México, frente a un I-15 soviético en los días de la Revolución Española



La aviación general hizo acto de presencia durante las ceremonias de inauguración de la terminal aérea del Aeropuerto Internacional de la ciudad de México, junio de 1954



A la derecha de la fotografía se ve el empenaje del entonces avión de pasajeros más grande del mundo, el Boeing Stratocruceros (de dos pisos)



Con motivo de la celebración de los Juegos de la XIX Olimpiada en México, el Gobierno Mexicano construyó, al oriente del aeropuerto, esta magnífica Terminal de la Aviación General

La escuela fundada por el capitán Bastida llevó al principio el nombre de su fundador. Cinco años después se le denominó Instituto Aéreo Mexicano, nombre que llevó hasta el año de 1952 en que le fue puesto el nombre actual de: Escuela de Aviación México.

Esta escuela ha sido, en el transcurso de la historia de la aviación civil mexicana, la que más pilotos aviadores ha formado. Tres mil cincuenta y cuatro, no sólo mexicanos, sino también cubanos y de casi todos los países latinoamericanos ha pasado por sus aulas.

Con el transcurso del tiempo algunos de los institutos de aviación contemporáneos de México desaparecieron, en cambio ésta siguió su desarrollo ascendente hasta convertirse en una de las tres instituciones de enseñanza aérea más importantes del país, gracias a la infatigable actividad de su fundador, el capitán P.A. José Bastida, quien en 1931 se inició como piloto aviador en el Real Aéreo Club Español.

Estando Bastida en la Escuela Militar de Aviación de San Javier, en Murcia, llegó la Guerra Civil. Al terminar su capacitación aeronáutica fue asignado al Escuadrón Ligero de Bombardeo en donde tuvo oportunidad de pilotear aviones como: el Breguet 19, el Newport 23, de manufactura francesa y el I-15 soviético. Más tarde pasó el teniente Bastida a la Segunda Escuadrilla de Combate, integrada casi en su totalidad por pilotos soviéticos.

Estando como Jefe del Grupo 26 de la Segunda Escuadrilla, vino la derrota del régimen Republicano Español y Bastida tuvo que abandonar su país natal llegando a Toulouse, Francia, de donde fue enviado a la que debía ser su nueva patria, por el entonces embajador de México en Francia general Francisco J. Aguilar. Por su labor incansable en favor de la juventud mexicana a la que le ha dedicado gran parte de su vida y experiencia, el capitán Bastida fue condecorado por el gobierno mexicano con la medalla Emilio Carranza.

El Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil se originó por las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional hicieran algunos países indoamericanos, para llenar la necesidad de adiestramiento en materia de aviación civil en lenguaje español.

En consecuencia, el 28 de noviembre de 1952 se firmó el Acuerdo Básico Sobre Asistencia Técnica y el Acuerdo Suplementario No. 1, entre el gobierno mexicano y la OACI.

La asistencia técnica que proporcionaría la OACI sería con arreglo a las Observaciones y Principios Rectores expuestos en el anexo I de la resolución 222 (IX) A del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.

El Acuerdo Suplementario No. 1 comprendía el establecimiento en la ciudad de México de un centro de adiestramiento en donde se impartirían cursos técnicos sobre: Comunicaciones Aeronáuticas, Tránsito Aéreo, Radio Comunicaciones Aeronáuticas, Mantenimiento Radio Aeronáutico, Mantenimiento de Aeronaves y Motores, Operaciones Aeronáuticas, Meteorología, Navegación, Simuladores Link e Inglés Técnico Aeronáutico. Además se impartirían cursos adicionales de: Organización y Legislación de Aviación Civil e Instalaciones y Servicios de Aviación Civil.

El Cuerpo de Consejeros fundador estuvo integrado por: el general Alberto Salinas Carranza, como presidente, los vocales en representantes de la industria

del transporte aéreo, fueron: los ingenieros Claudio Robles Ochoa y Armando Santacruz y el licenciado Luis Andrade Pradillo.

El técnico aeronáutico y piloto aviador Glen A. Gilbert, asesor de aviación civil, fue designado por la OACI de acuerdo con la Sección 4a. del acuerdo Suplementario No. 1, primer director general del Centro.

Al pedir el gobierno mexicano incorporar la Escuela de Aviación Cinco de Mayo al Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, se expidió y firmó el Acuerdo Suplementario No. 2, quedando en esta forma incorporada la carrera de Piloto Aviador Comercial al currículum pedagógico del Centro.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas procedió desde luego a trasladar los efectivos de la Escuela de Aviación Cinco de Mayo, desde la ciudad de Puebla al Distrito Federal. Las instalaciones de la Escuela poblana en el Aeródromo "Pablo L. Sidar" pasaron a poder de la Fuerza Aérea Mexicana, mediante un acuerdo entre la SCOP y la Secretaría de la Defensa Nacional. A su vez, la F.A.M. entregó a la SCOP instalaciones que ésta tenía en el Aeropuerto Central de México en las cuales habían estado instaladas, primero la fábrica de aviones Juan F. Azcárate, S. en C. y la Escuela Militar de Aviación.

El CIAAC mudó sus instalaciones de enseñanza teórica establecidas en el número 132 de las calles de Ezequiel Montes, en el centro de la ciudad, al local en el aeropuerto capitalino.

Al terminar su gestión como director general del CIAAC, el señor Glen Gilbert en 1956, fue sucedido por Jerry Polivka de 1956 a 1958. Vino después de 1958 a 1960 Stwart Graham, último director general extranjero del CIAAC.

El ingeniero Guillermo Prieto Argüelles, primer director mexicano estuvo al frente del CIAAC de 1960 a 1965, año en que asumió la dirección el ingeniero Adrián Mendoza Nava.

El ingeniero Adrián Mendoza Nava, egresado en 1945 de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica, como ingeniero de Aeronáutica, dedicó los primeros años de ejercicio profesional al diseño y construcción de los aviones Teziutlán, Salinas 4 y Salinas 5, construidos en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. En 1952 prestó servicios en la Armada de México en la sección de reparación y mantenimiento de unidades aeronavales. Finalmente en 1957 ingresó al Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil.

En nuestros días, en la capital mexicana funcionan varias instituciones dedicadas a la enseñanza teórico-práctica de aviación: la Escuela Mexicana del Aire, dirigida por el capitán P.A. Francisco Iturbide Magallón, la Escuela Aeronáutica Pan Americana del capitán P.A. Jesús Armenta, Escuela Aeronáutica Bernal, el Instituto Tecnológico de Aviación Comercial, establecido en la ciudad de Guadalajara por el capitán P.A. Isaac Chávez Díaz.

En 1973, el 28 de julio, la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de su Oficina de Escuelas, autorizó el funcionamiento de una nueva escuela de Aviación; Aeroescuela, S.A. organizada bajo la dirección del capitán P.A. Andrés Fabre Tirán.

ESCUELA DE AVIACION
CINCO DE MAYO, PUEBLA



El licenciado Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, preside la graduación de pilotos aviadores en la Escuela 5 de Mayo



Alumnos de la Cinco de Mayo que recibieron sus alas del secretario García López en 1951

Capítulo aparte merece el que por más de 25 años formó más pilotos aviadores que ningun otro instructor particular.

En el Aeropuerto de México, su base perpetua, se conocía a Jorge como el "Cuatito", él, su XB-DUO un Cessna 120, fueron durante más de un lustro figuras clásicas del aeropuerto capitalino, al grado que después de su muerte acaecida el 5 de septiembre de 1972, durante un vuelo de práctica de ruta con un alumno, los controladores de la Torre México, sentían nostalgia por él y por el DUO.

Jorge, en su larga carrera como instructor de aviación, formó 850 pilotos, muchos de los cuales son en la actualidad comandantes de aeronave en las dos empresas aerocomerciales más importantes de México.

Jorge Villarreal recibió su instrucción y alas del inolvidable Julito Zinzer en el año de 1932.



Instructor teniente P.A. Ismael Ramos Ortega con un grupo de alumnos de la Escuela de Aviación Cinco de Mayo

I N D I C E

Pág.

PREFACIO 9

CAPITULO I

Mitología y leyendas mexicanas 15
El calendario azteca y la primera referencia 15
La leyenda de Quetzalcóatl 18
Los Voladores 20

CAPITULO II
LA AEROSTACION

Los primeros ensayos en la "Nueva España", de 1664 a 1785 — El anónimo — José María Alfaro — Atonio María Fernández 24
La Independencia — Hazañas de los mexicanos (1825-1842) 25
Adolphe Theodoro (1833) — Guillermo Eugenio Robertson (1835) — Louis A. Lauriat (1841) — Carrillo — Benito León Acosta (1842) 26
Llega a México el famoso Mr. Samuel Wilson (1851) 34
Aparece en nuestro país el precursor del dirigible (1854) 35
Otras ascenciones en la provincia 38
Hazañas de don Manuel M. de la Barrera y Valenzuela 39
Franco — Alemán — Morales y otros (1860-1899) 40
Acróbatas aéreos (1860-1899) 40
Mujeres aereotrapecistas 41
Aparece en los cielos de México don Joaquín de la Cantolla y Rico — Proyectos para el primer dirigible mexicano 42
El Globo Cautivo del Tívoli del Elíseo 45
Ultimos vuelos aerostáticos — Los primeros indicios de la aviación en México . . . 46
El dirigible "El Buen Tono" 46
Empresa del Globo Cautivo, S. A. 48
Alberto Braniff y el último globo en cielos mexicanos 50
Cantolla y Braniff 51
17 de diciembre de 1903 54

CAPITULO III
EL VUELO MECANICO — LOS PLANEADORES

El primer vuelo horizontal 56
Nace en México la técnica aeronáutica 56
Julio Fuentes 58
Villasana — Lebrija y los Vuelos Planeados de 1908 58
Manuel Ventosa y su Bicicleta Voladora (1908-1933) 60
Los hermanos Aldasoro 64
Planeadores 65
El motor de "Las Dos Estrellas" — El Túnel Aerodinámico "El Ala Espesa" 68

Pág.

CAPITULO IV
EL VUELO A MOTOR

El Buen Tono, S. A. trae a México el primer aeroplano 73
El vuelo a motor de Alberto Braniff en el avión Voisin 73
El histórico vuelo 76
Las primeras exhibiciones aéreas en México-1910 77
Segundas exhibiciones aéreas en 1911 79
Vuelo del Presidente Madero 84
Los vuelos de Lebrija 85
Período prerrevolucionario 89
Villasana, ilustre precursor de la aviación mexicana 92
Envío de los primeros a estudiar aviación a los Estados Unidos 99
Martín Mendia 99
Santiago Poveregsky — "El Latino-América" de Villasana 103
Los que fueron a Europa 105

CAPITULO V
EL AVION VA A LA GUERRA

Exhibiciones de bombardeo por Roland Garros 108
El bombardeo del Puerto de Guaymas por la aviación constitucionalista 108
Nace la Fuerza Aérea Mexicana 111
Campañas aéreas de la Revolución — Campañas de Campeche y Yucatán 113
El Ebano 114
La Fuerza Aérea Villista 116
La expedición punitiva de Pershing 118
La sublevación Delahuertista 120
El levantamiento de los yaquis 122
Los cristeros 126
La rebelión escobarista 126
Termina la rebelión cedillista 128
Los Regimientos Aéreos han desaparecido, seis escuadrones los sustituyen 133
Noráfrica y el Pacífico 136
México declara la Guerra — El Pacífico — El Escuadrón Aéreo 201 137
Misiones de combate 140
Desintegración de la FAEM 144
México, los Lockheed y la Guerra Civil Española 144
Epígrafe al capítulo quinto 147
Escuela y Talleres Militares de Aviación 164
Escuela Nacional de Aviación 1915-1919 — Los primeros titulados 167
Los titulados en la Escuela Militar de Aviación de 1919 a 1921 — Samuel Rojas — Amado Paniagua — Jorge Bernard — Felipe H. García 172
Evolución histórica de la Escuela Militar de Aviación 179
Museo de aviación 186
Armada de México — Aeronáutica Naval 189

CAPITULO VI
LAS CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS

Introducción al capítulo 205
Francisco Santarini 209

Pág.

La hélice Anahuac 211
Angel Lascuráin y Osio 216
General Juan F. Azcárate — El Lasa 60 de San Luis Potosí 220
Aviones construidos por el Ing. Antonio Zea (1933 a 1945) 224
"El Minero Mexicano" del Ing. Salvador Mariscal Flores 225
Ing. Roberto de la Barreda (1933 a 1945) 228
Los "Baja California" de José Flavio Rivera en Mexicali 231
Otras construcciones aeronáuticas de 1932 a 1964 230
El "Pingüino" (1932) — Siperstein y Maldonado y su TT-5 de 1946 — El Heron que modificó el Ing. Teodoro González Ballesteros en 1958 — El "Cuauhtémoc" de Alejandro Betancourt (1964) — El MTW 232
Miguel Carrillo Ayala "Pinocho" 235
Fábrica de aviones Anáhuac — El fumigador "Tauro" 236

CAPITULO VII
LOS GRANDES VUELOS NACIONALES

El primer correo aéreo 241
Lezama — Borja — Carranza — Fierro — Bieler y Pacheco — León y González Figueroa 247
Sidar — Fierro — Sarabia — Cárdenas Rodríguez 254
Su majestad el Atlántico — Garagarza y Panini 256
Otros vuelos 264

VISITANTES DISTINGUIDOS

El vuelo panamericano de Buena Voluntad — Costes y Le Brix 265
Charles Lindbergh y el Espíritu de San Luis. Cómo perdió una rueda del tren de aterrizaje el coronel Lindbergh 269
Lewis Vancey — El "Pilot Radio" y el autogiro "Miss Champion" 271
Yerrington y Maloney — La Escuadrilla Cubana de Mario Torres 271
Menier 271
James H. Doolittle y el Super Solution 274
Wedell Wilians 274
Amelia Earhart — Sus vuelos Burbank-México y México-Nueva York 275
Juan Ignacio Pombo — Visita de los "Clippers" al puerto de Acapulco 275
Igor Sikorsky visita Puebla en 1938 — Max Conrad — Marcel Doret 276
Escuadrilla Camberra — Los Thunderbirds 278
Visitantes durante la I Conferencia Regional Latinoamericana de la FAI en 1956 . 280
Maner Lauldi y su "Arcobaleno" 280
Voisin — Dabry — El DC-8 de Trans Canada y otros visitantes distringuidos a la celebración del cincuentenario de la Aviación Mexicana 282
George Noville — Jaqueline Cochran y Eddie Rickenbaker — Von Gronau 285
Los astronautas 286
La desaparición del Cuatro Vientos — El vuelo Sevilla-Camagüey-Habana-México . 287

CAPITULO VIII
AERONAUTICA CIVIL
PRINCIPIOS DE LA AVIACION CIVIL

La SCOP encarga al Ing. Juan Guillermo Villasana la organización del Departamento de Aviación Civil 293

Pág.
El desarrollo de las Líneas Aéreas Comerciales 295
Los primeros contratos y las primeras concesiones 299
Leyes y reglamentos de la Aviación Civil 300
Leyes — Reglamentos — Decretos y Acuerdos 300
Convenios Aéreos Internacionales 300
Conferencia Internacional de Aviación Civil — La OACI 301
Medalla "Emilio Carranza" 301
Radio Aeronáutica Mexicana 302
De 1928 a nuestros días 302
Formación de las primeras Líneas Aéreas Comerciales 302
Se funda la Compañía Mexicana de Aviación 305
Aeronaves de México realiza el primer vuelo al puerto de Acapulco 331
Aerovías Guest, S. A. 344
Cat — Lao y Lamsa 349
Francisco Sarabia, precursor de la Aviación Comercial — Transportes Aéreos de Chiapas — Compañía Aeronáutica Francisco Sarabia 356
Servicios Aéreos Panini 360
Aerovías Reforma 362
Aerolíneas Mexicanas 363
Pequeñas empresas y pilotos pioneros del transporte aéreo en México 366
Aviación comercial internacional en México 380
Aeropuertos Civiles — El Aeropuerto Internacional de la ciudad de México 390
Desarrollo del sistema aeroportuario en el país 398
Inauguración de algunos de los principales aeropuertos en el país 398
Internacionalización de aeropuertos — Algunas efemérides curiosas 399
Aeropuertos y Servicios Auxiliares 406

CAPITULO IX
LA AVIACION GENERAL

Sus principios 413
Semana Aérea de 1929 414
Carrera Aérea México-Kansas City 414
Semana Aérea 1931 421
Precursores de la aviación general 422
La Asociación Mexicana de Aeronáutica 422
El Aéro-Club de México 426
Records y marcas 428
Breve historia del Club Aéreo de México 434
Carreras aéreas 440
Otros eventos aerodeportivos 443
Vuelo trasatlántico en avión deportivo 443
Globo aerostático último modelo 443
Colegio de Pilotos Aviadores de México 447
Astronauta en proyecto 448
Aureliano Rivera 450
Vuelo a vela — La primera Escuela de Planeadores 452
Vuelo México-Acapulco 455
Paracaidismo deportivo — Antecedentes históricos 456
Primer salto con paracaídas en México 457
La mujer mexicana en la aviación 463
Escuelas civiles de aviación 473

Esta edición se terminó de imprimir el día 3 de julio de 1975 en los talleres de Complejo Editorial Mexicano, S.A. de C.V. Bahía de San Hipólito No. 56, México 17, D.F. El cuidado de la edición estuvo a cargo del autor

Portada: Raúl Canales Guevara

