

GRANDES VUELOS EN LA AVIACION MEXICANA



Manuel Ruiz Romero

**GRANDES VUELOS
EN LA
AVIACION MEXICANA**

PATROCINADORES

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

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

MANUEL RUIZ ROMERO

GRANDES VUELOS
EN LA
AVIACION MEXICANA

MEXICO.

1986.

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

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

Impreso en México.
Printed in Mexico.

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

PROLOGO

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

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

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

PROLOGO

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

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

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

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

INTRODUCCION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



EN GLOBO CON CANTOLLA

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

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

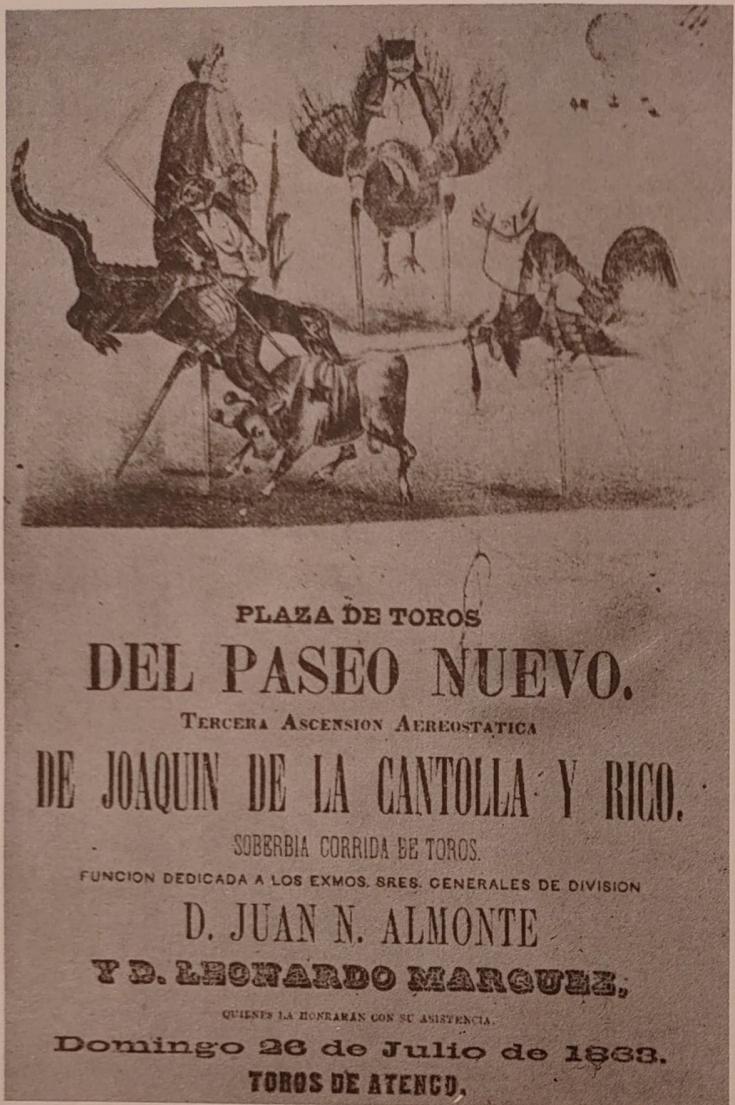
El nombre de Cantolla está indeleble en las páginas de oro de la aeronáutica mexicana escrito con "sangre, sudor y lágrimas".

La época

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

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

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



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

Nace una leyenda

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

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

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

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

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

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

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

Teoría y práctica

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

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

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

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



Cantolla siempre atrajo multitudes a sus ascensiones.

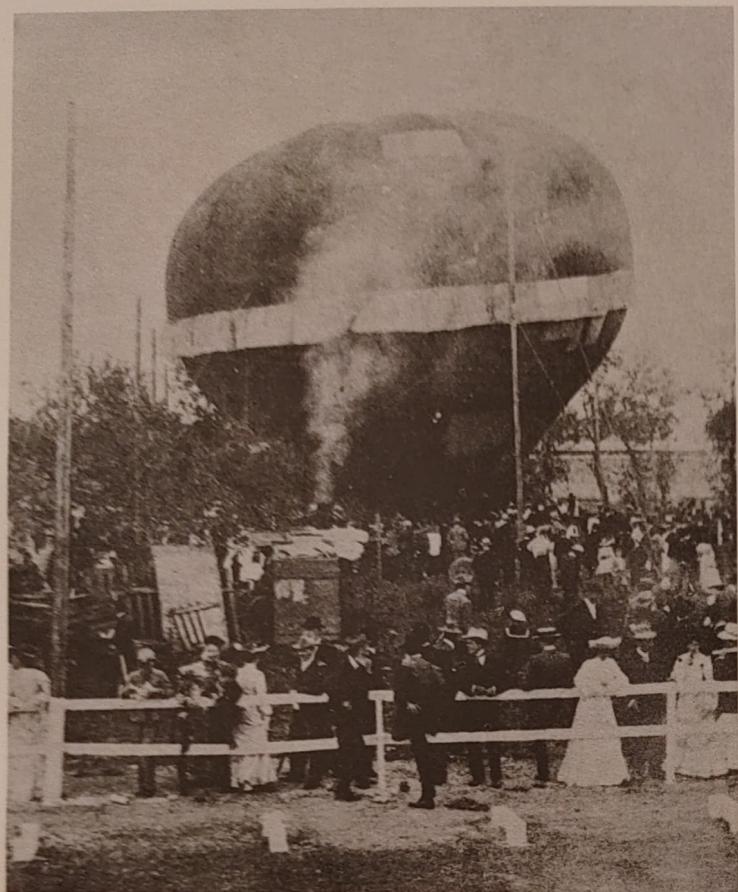
expensas de sus modestos recursos económicos.

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

Las ascensiones.

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

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



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

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

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

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

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

Los globos

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

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

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

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

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

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

¡Viva Cantolla, Viva!

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

En los periódicos le hacían entrevis-
tas y reportajes. Se le dedicaron po-
emas, canciones y hasta inspiró una
zarzuela.

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

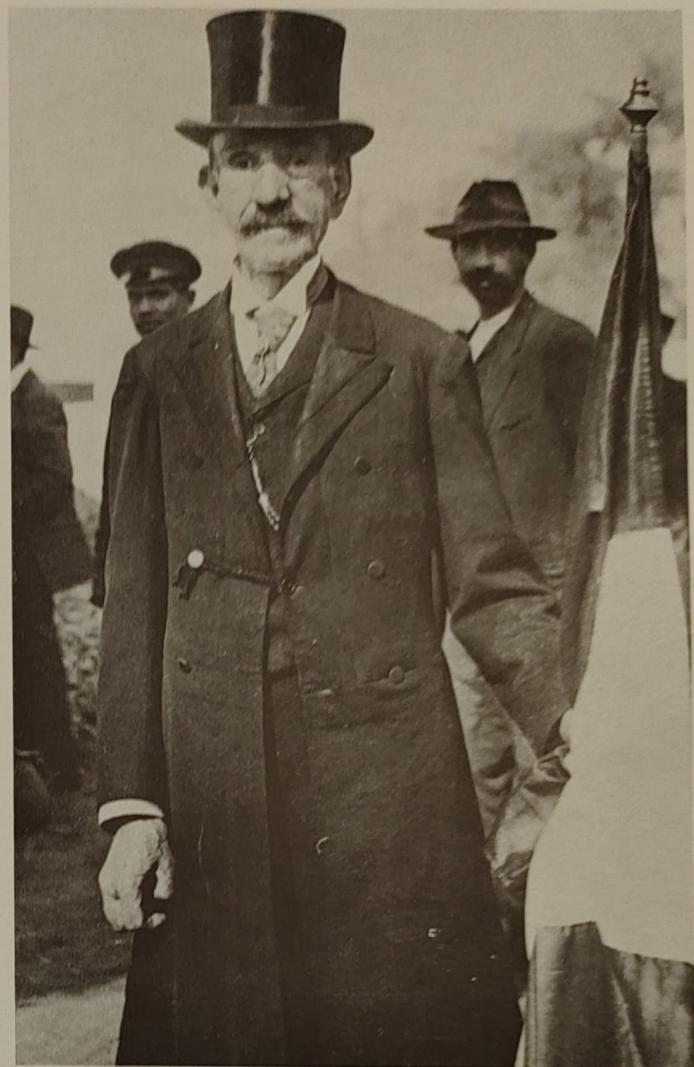
De su ascensión del día 25 de diciembre de 1867 trata este poema de la inspiración de Manuel G. Puente, que se publicó en "El Siglo XIX".

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

¡Muera Cantolla, muera!

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

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

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

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

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

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

¡Muera Cantolla, muera!

El último vuelo

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

México había perdido a su Quijote de la aerostación.

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



ALBERTO BRANIFF: EL PRIMERO

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

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

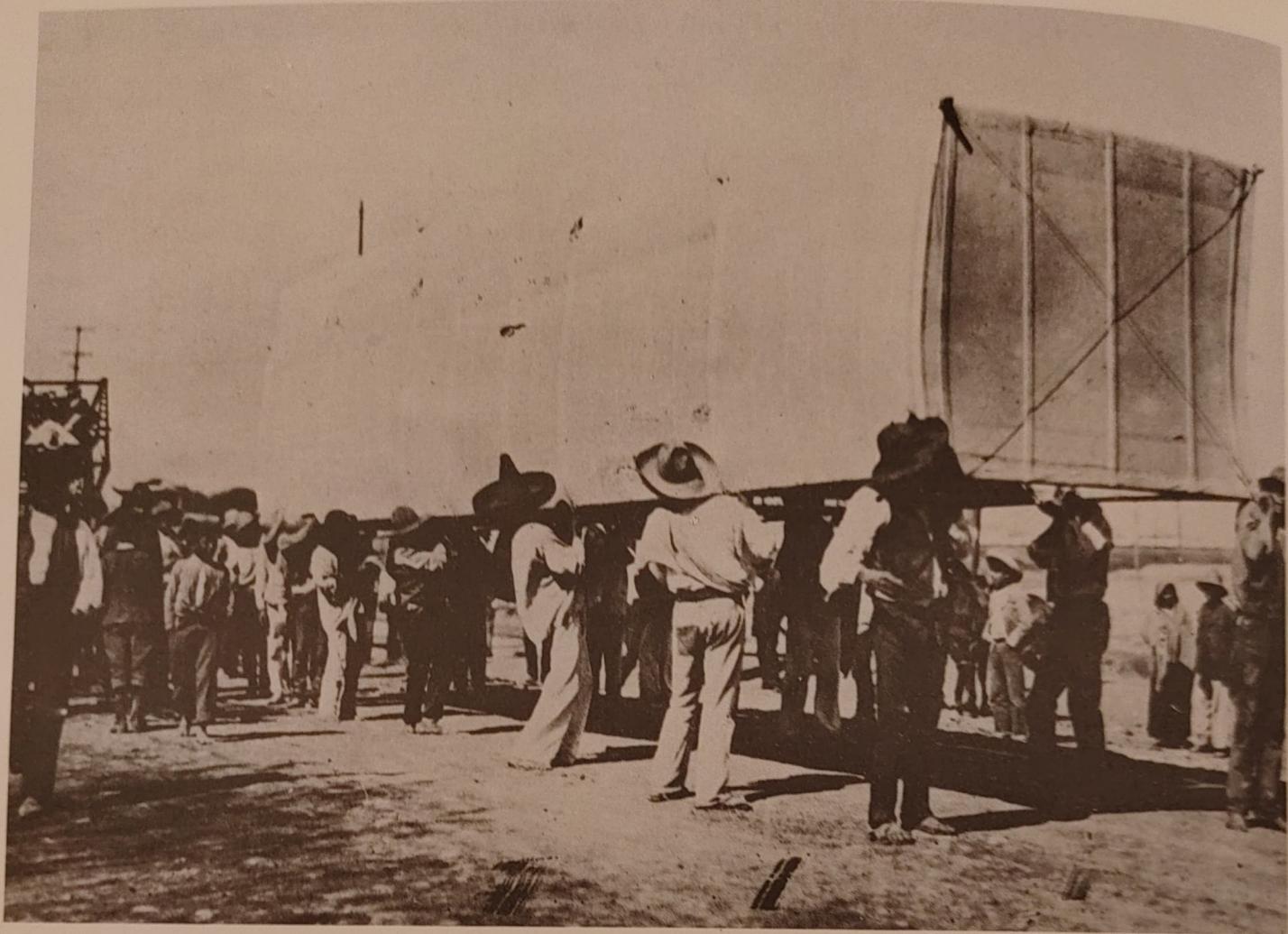
Los artefactos voladores se fueron haciendo cada día más eficientes y los sublimes locos que los tripulaban cada día lograban unos centímetros más de altura, unos metros más de distancia y unos segundos más de permanencia en el aire.

El verano ardiente

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

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

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



Trabajo para el armado del Voisin de Braniff.

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

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

En septiembre tuvo lugar la primera exposición mundial de aviación que con el nombre de Salón Internacional de la Locomoción Aérea se celebró en el "Grand Palais" de París. Un Wright

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

Alberto Braniff

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

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

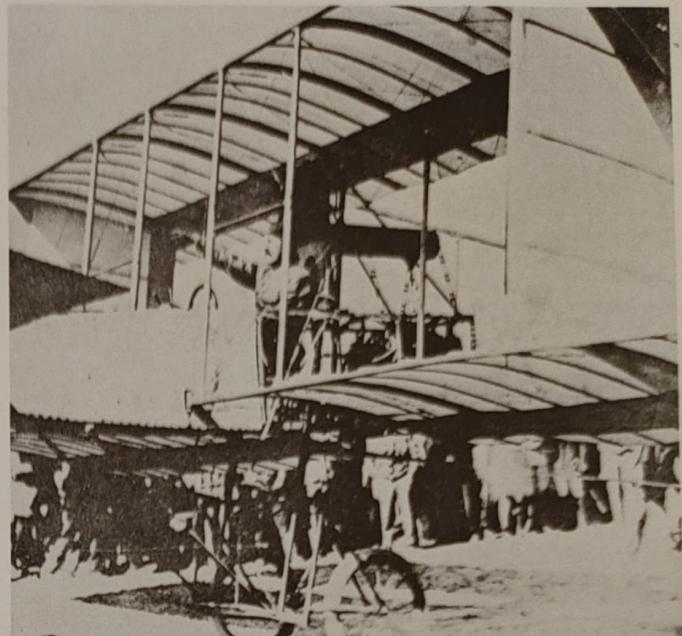
En el apasionante verano de 1909 Alberto Braniff se encontraba veraneando con su familia en Biarritz lo que le permitió vivir de cerca los grandes aconte-

cimientos aeronáuticos de ese año.

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

Los mexicanos del aire

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



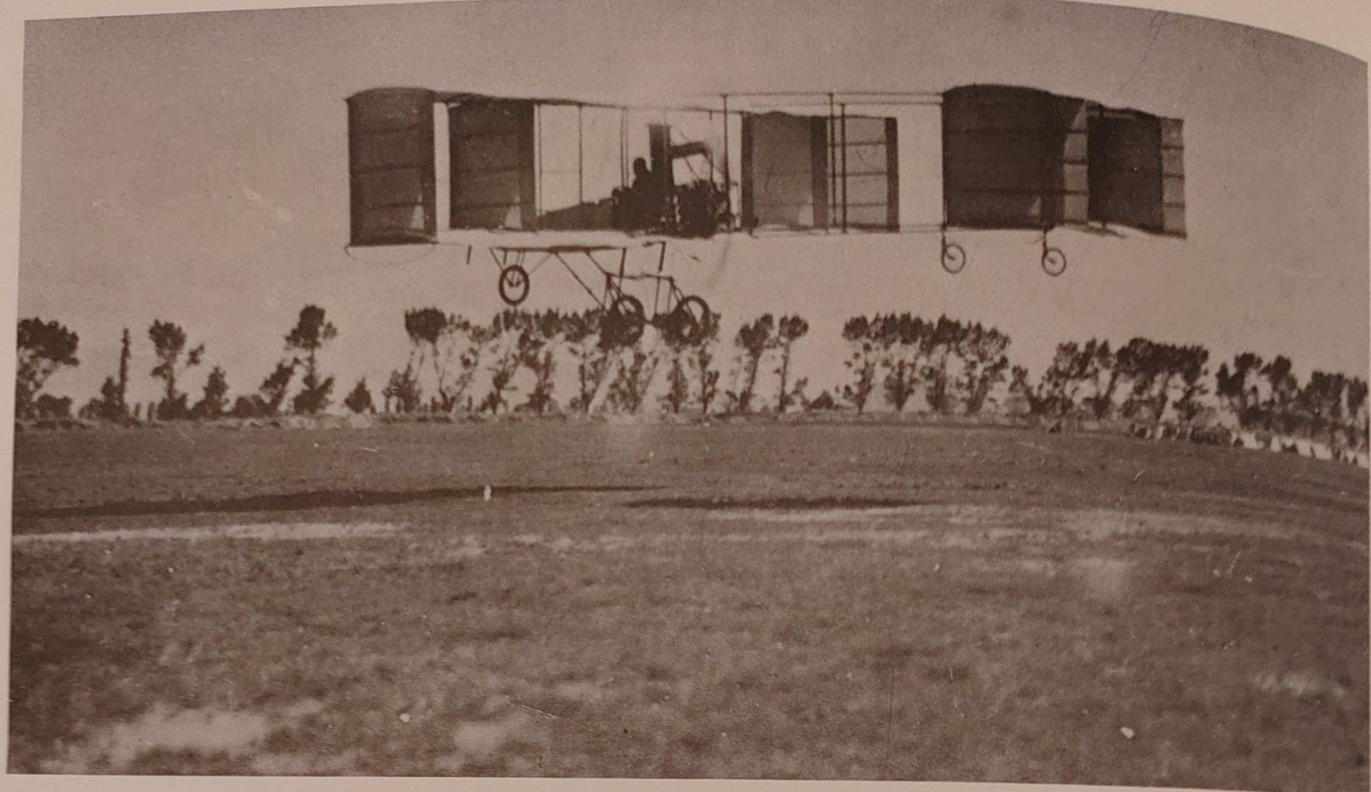
Alberto Braniff acelerando el motor del Voisin.

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

Este interés por la aviación era com-



Carrera de despegue del Voisin en los llanos de Balbuena.



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

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

El primer vuelo

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

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

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

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

suelo logrando así el primer vuelo mecánico en México.

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

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

Sigue el cronista relatando la hazaña:

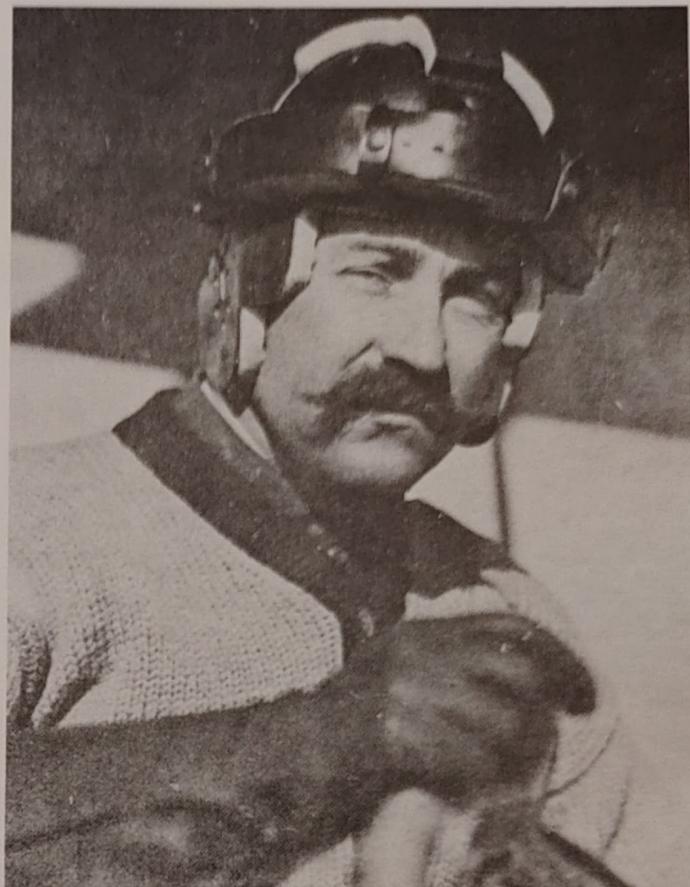
"El 'chauffeur' pone en movimiento el motor que gira las aspas de la hélice con movimiento vertiginoso y atronador; se presiente que el motor ha desarrollado toda su fuerza. Don Alberto sube; abre todo el escape de la gasolina y arranca el aeroplano perdido entre una nube de polvo. No volveremos a saber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

El emocionado cronista termina su reseña diciendo:

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

El aeroplano

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



Alberto Braniff en los controles del avión.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para la historia

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

En cuanto al peruano Jorge M. Chá-



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

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

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

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

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

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

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

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



ROLAND GARROS EN MEXICO

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

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

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

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

Garros en México

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

La escuadrilla estaba integrada por



Un Bleriot de la Moisant International Aviators en Balbuena.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Las competencias aéreas

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

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



Roland Garros volando con un Bleriot XI en Balbuena.

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

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

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

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

El cruce del Mediterráneo

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

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

tendría alternativa y decidió continuar la incierta aventura.

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

El técnico

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

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

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

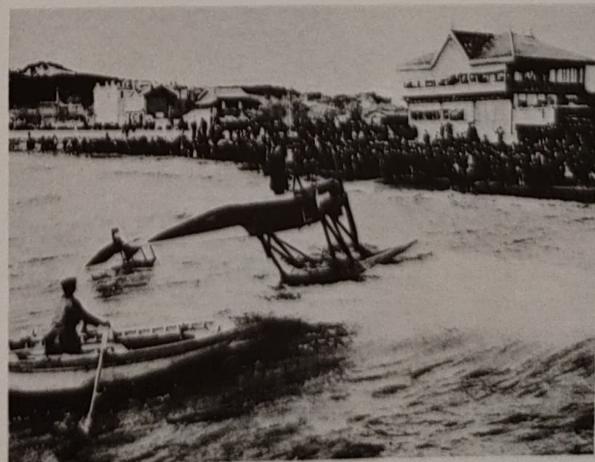


Roland Garros (a la derecha) a su llegada a Túnez después de haber cruzado el Mediterráneo.

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

Garros se va a la guerra

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



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



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

sus alas en elementos de destrucción y muerte.

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

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

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

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

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

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

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

Alas eternas

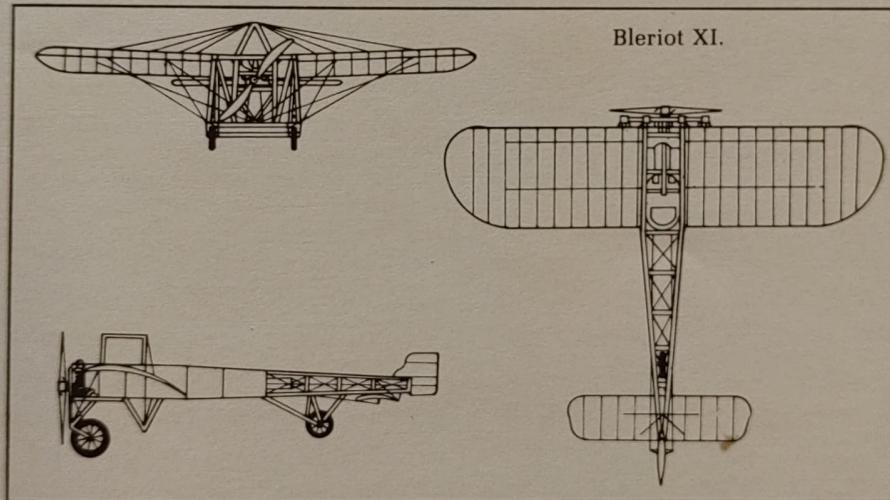
El carácter indomable de Garros, forjado en la victoria sobre las adversidades, no le permitió aceptar el cautiverio con resignación a pesar del magnífico trato que recibió gracias a las gestiones de los pilotos adversarios. Disfrazado de oficial alemán escapó de prisión.

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

par después de varios intentos fallidos.

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

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





MADERO: PRIMER JEFE DE ESTADO EN VOLAR EN AVION

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

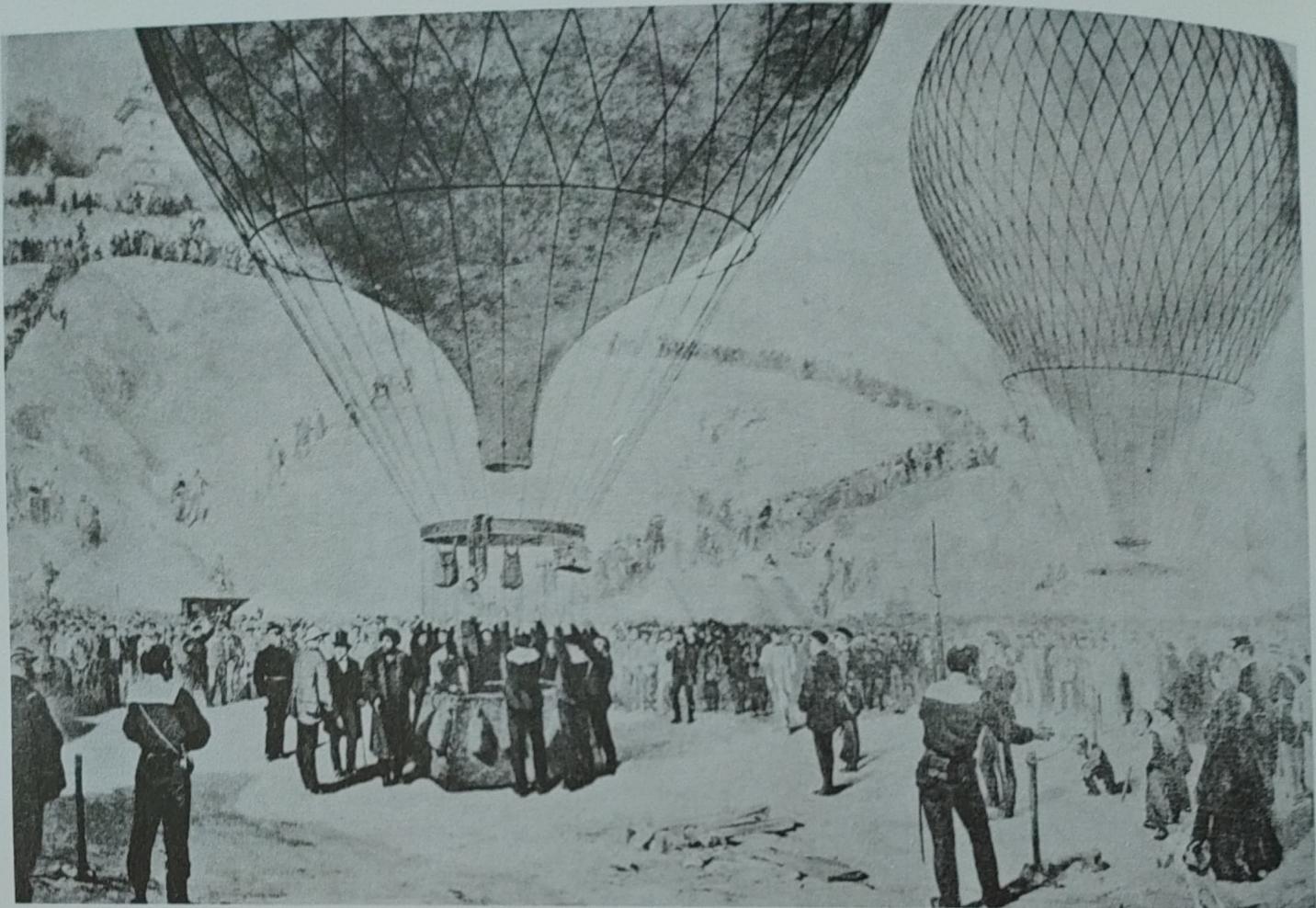
En efecto, con un vuelo de poco más de diez minutos de duración a bordo de un monoplano Deperdussin tripulado por el piloto francés Geo Dyot y efectuado en los llanos de Balbuena el día 30 de noviembre de 1911, el Presidente Madero fué protagonista de un hecho trascendental no sólo en la historia de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

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

La época del globo

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

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



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

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

Diversos contactos

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

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

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

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

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



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

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

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



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



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

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

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

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

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

¿Qué pasaba en México?

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



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

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

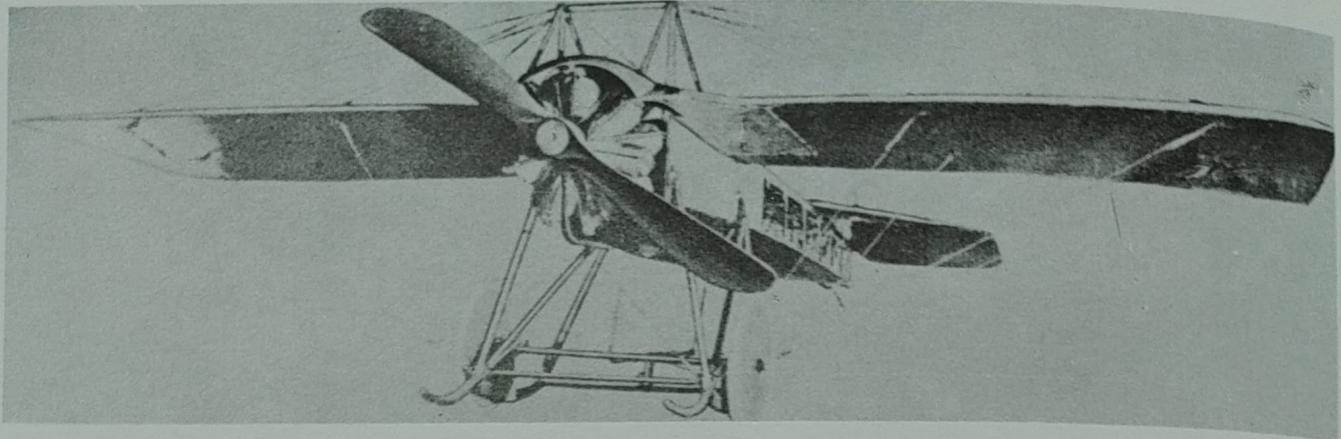
su familia y de funcionarios del Gobierno.

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

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

Madero y la aviación

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



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

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

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

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

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

Los cinco primeros

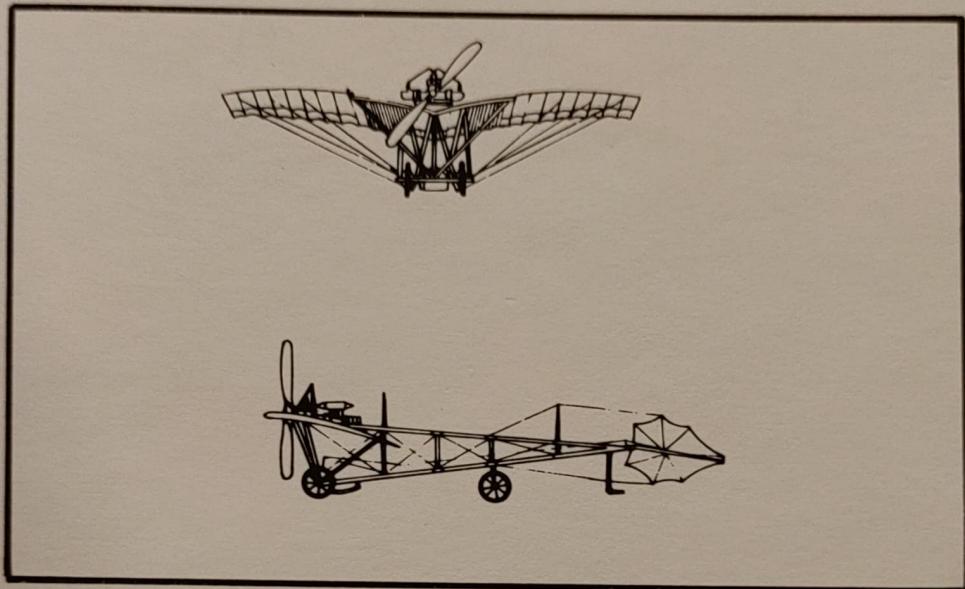
Por ese entonces ya el señor Madero había recibido la recomendación del gobernador de Coahuila, don Venustiano Carranza, para que sus sobrinos Alberto Salinas Carranza y Gustavo Salinas Camiña fueran a estudiar aviación a los Estados Unidos becados por el gobierno mexicano a quien posteriormente habían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

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

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

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

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





TOPOLOBAMPO: PRIMER COMBATE AERONAVAL DEL MUNDO

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

Consideraciones preliminares

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

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

Dentro de la aviación, la guerra en el

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

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

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

Las primeras actividades militares tu-

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

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

Primeras acciones bélicas

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

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

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

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

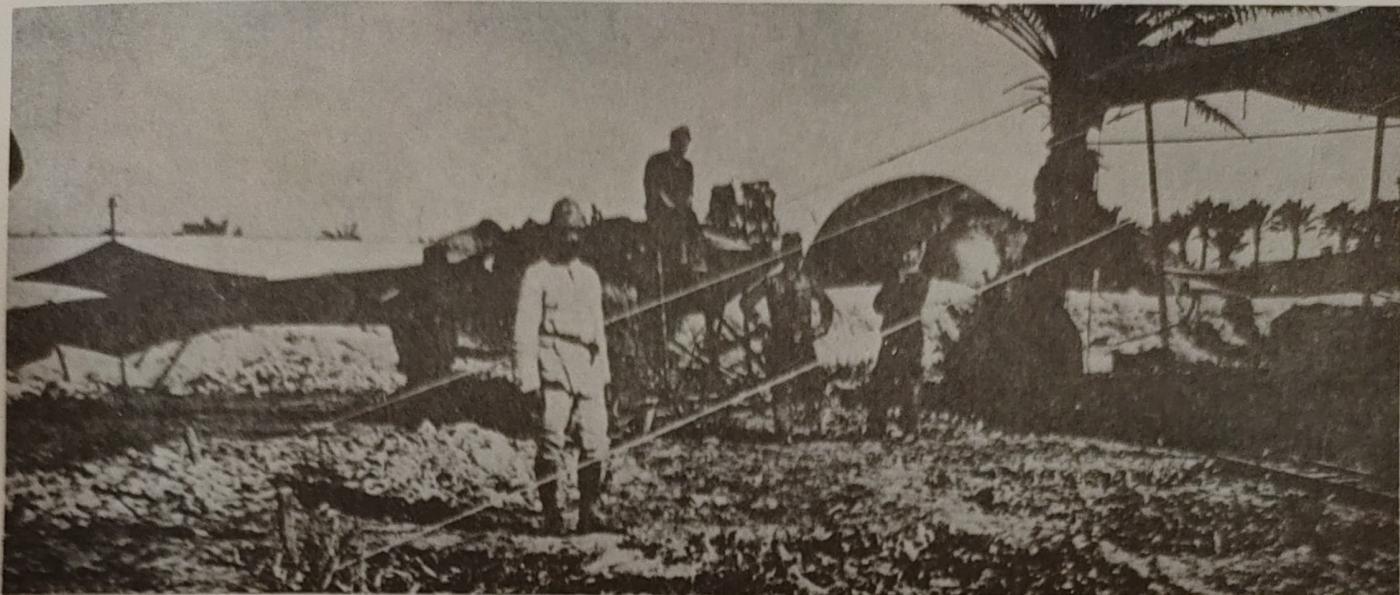
grato deporte de la guerra aérea y el día 28 de Octubre el capitán Piazza dirigió el fuego artillero de su ejército desde un Bleriot. El día 1 de noviembre, también de 1911, el teniente Giulio Gavotti lanzó cuatro bombas Cipelli de 2 kilogramos cada una sobre un campamento turco, volando su Taube a más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

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

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

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

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



Los italianos en Tripolitania en 1911 emplearon aviones en misiones militares

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

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

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

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

El día 9 de noviembre el teniente pilo-

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

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

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

La armada mexicana

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

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

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

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

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

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

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

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

para almacén, transporte de tropas, implementos, etc.

Tampico contra Guerrero

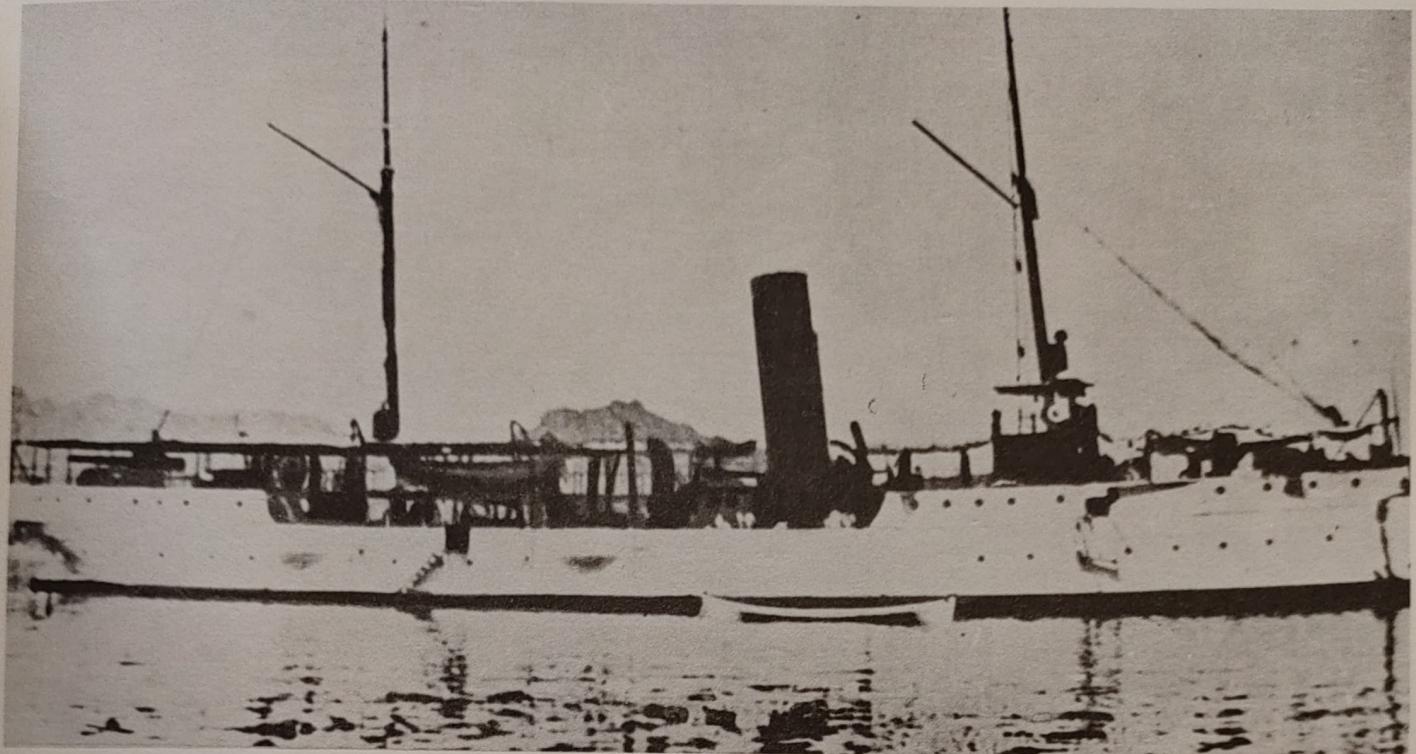
Al tomar fuerza la insurgencia constitucionalista contra el usurpador Victoriano Huerta toda la escuadra del Pacífico fue enviada por el mando federal al Noroeste para proteger las guarniciones de las ciudades costeras amenazadas por las tropas al mando del coronel Alvaro Obregón. Así podían ser abastecidas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

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

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

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

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

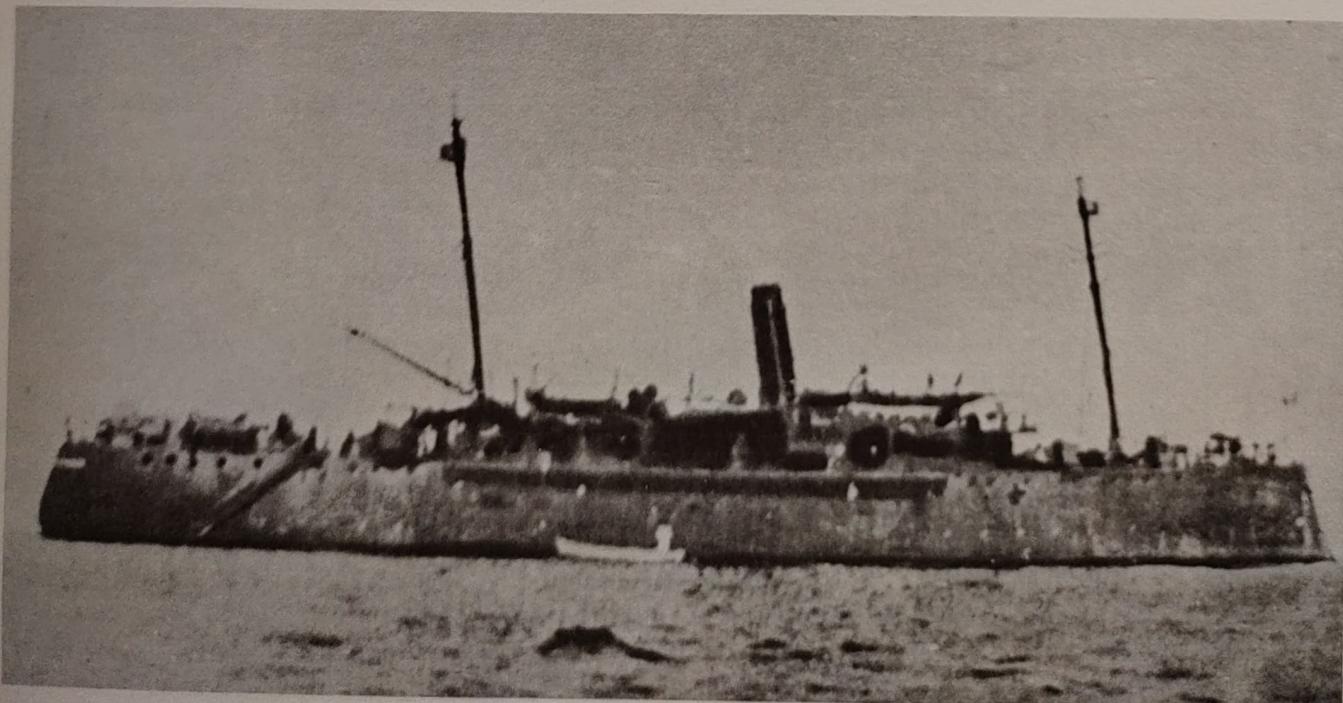


Cañonero "Tampico" de la Armada Mexicana.

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

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

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



Buque artillado "Vicente Guerrero".

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

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

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

A la mañana siguiente, 1 de abril de 1914, los marineros y fogoneros del Tampico muertos en el combate fueron

enterrados en Punta Copas.

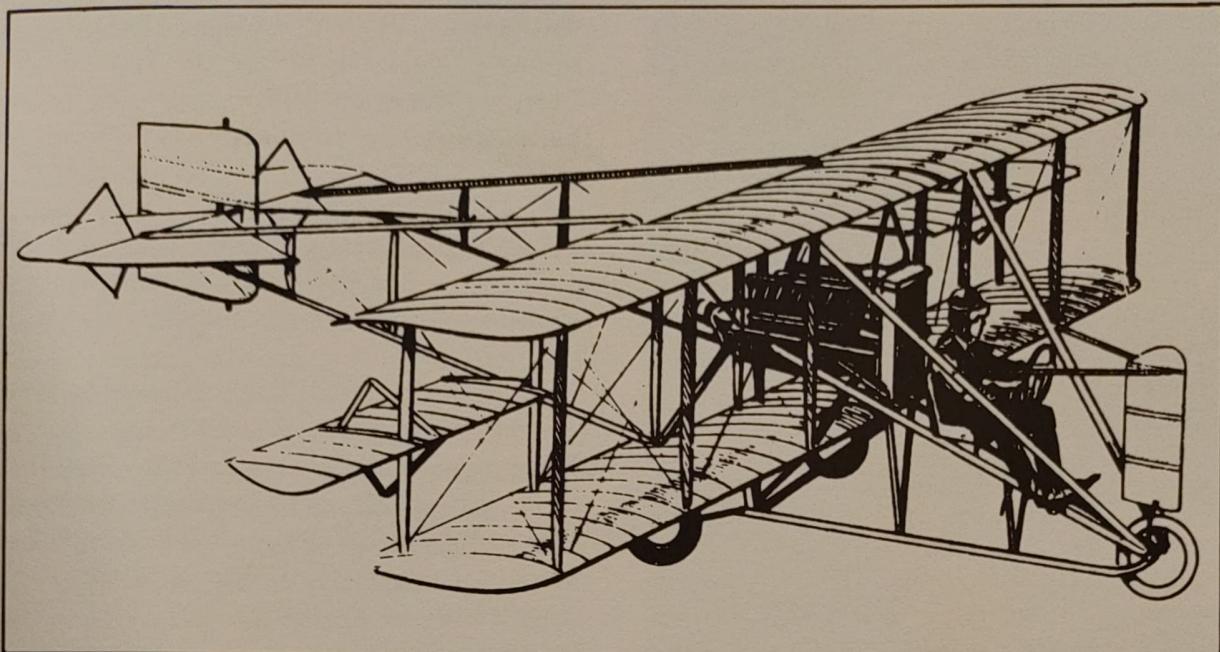
El Guerrero tenía dañados gran parte de la amura de babor, toldillas, camarotes, sollados y macheros de babor, daños en el puente de mando y tres de los seis cañones fuera de servicio. Pero mantenía toda su capacidad de maniobra y la potencia de sus calderas por lo que siguió vigilante frente a la barra.

El avance de Obregón

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

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

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



Dibujo del Martin "Pusher" construido en 1912.

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

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

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

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

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

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

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

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



Didier Masson a bordo del biplano "Sonora".

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

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

El G.L. Martin "Pusher"

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

Uno de los pioneros de la aviación, diseñador, fabricante y piloto, Glenn Luther Martin, nació en Macksberg,

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

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

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

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

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

El biplano Sonora

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

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

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

Con autorización de Carranza el capi-

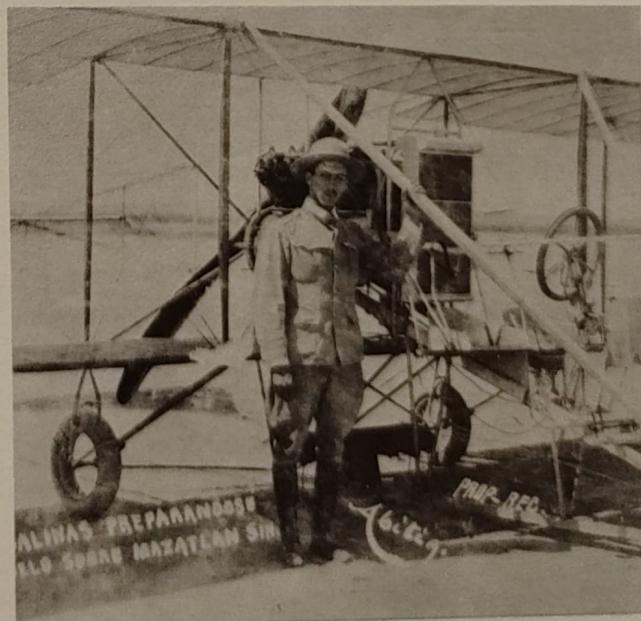


Gustavo Salinas Camiña en un Bleriot de la Moisant International School. Lo acompaña en tierra su primo Alberto Salinas Carranza.

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

De nuevo en combate

El día 14 de abril de 1914, temprano,



Gustavo Salinas Camiña y el avión Martín "Sonora".

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

Salinas y Madariaga prepararon su
avión para bombardear al Guerrero.

El Jefe del Cuerpo de Ejército del No-
roeste y parte de su estado mayor abor-
daron una lancha con motor de gasoli-
na y llegaron al cañonero que mandaba
el teniente de navío Hilario Rodríguez
Malpica quien, como marino de carre-
ra, al recibir la visita del comandante
en jefe del ejército ordenó izar el pa-
bellón en el palo mayor. Cuando el ca-
pitán Ignacio Torres en el Guerrero fue
informado de la novedad comprendió
que un alto jefe se encontraba a bordo.
¿Quién, si no Obregón?. El capitán
Torres pensó que podía matar a dos pá-
jaros de un tiro: acabar de una vez con
el Tampico y abatir a Obregón y pro-
bablemente a otros jefes constituciona-
listas. De inmediato dió órdenes de po-
ner las calderas a todo vapor e iniciar

las maniobras de aproximación y ata-
que. Al percibirse de que el Guerrero
atacaría al Tampico con todas las ven-
tajas que le daban su maniobrabilidad y
superior artillería (aún le funcionaban
tres cañones) Obregón y Malpica toma-
ron todas las precauciones del caso pa-
ra hacer frente a la acción que se aveci-
naba. Después del correspondiente za-
farrancho de combate la tripulación del
Tampico quedó lista para repeler el ata-
que con el único cañón disponible.

El Guerrero comenzó a abrir fuego a
una distancia amenazadora. El Tam-
pico respondió también. En el crítico mo-
mento en que se acortaban demasiado
las distancias, Obregón y sus compa-
ñeros vieron que una ligera figura, como
de gaviota, cruzaba el azul cielo volando
desde tierra y se acercaba hasta donde
se encontraban los barcos enzarzados
en un definitivo combate. Era el bipla-
no G.L. Martin Pusher bautizado Sono-
ra, tripulado por Gustavo Salinas Cami-
ña a quien acompañaba el mecánico na-
val Teodoro Madariaga. Entre ambos
habían hecho unas bombas rudimenta-
rias con trozos de tubería en los que
habían introducido varias granadas y
rodeado de cargas de dinamita. Una de
las grandes tenía un cable sujeto al se-
guro del percutor; cuando el bombar-
dero iba a lanzar su preciada carga
quitaba el cable y la "bomba", al chocar
contra cualquier superficie, estallaba al
hacer explosión la granada y por
simpatía las otras y la dinamita. Los
restos del tubo metálico y las granadas
actuaban como metralla.

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

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

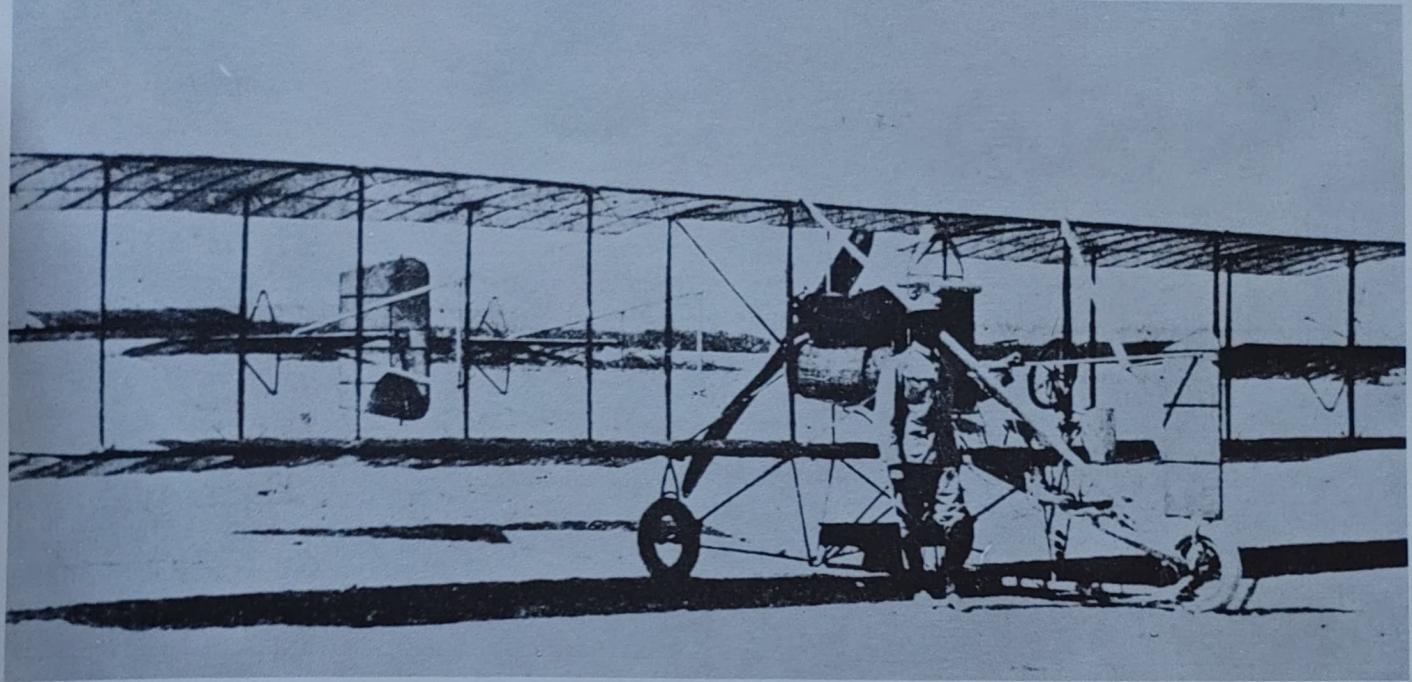
(1) Nota del Autor: Siguiendo el texto del libro "Ocho mil Kilómetros en Campaña", el lector queda en la impresión de que la acción aeronaval a que se hace referencia tuvo lugar el día 15 de abril de 1914, ya que su autor, el general Alvaro Obregón, al hacer referencia a la misma dice: "al día siguiente".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

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

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

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

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



Gustavo Salinas Camiña y el "Sonora" en Mazatlán.

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

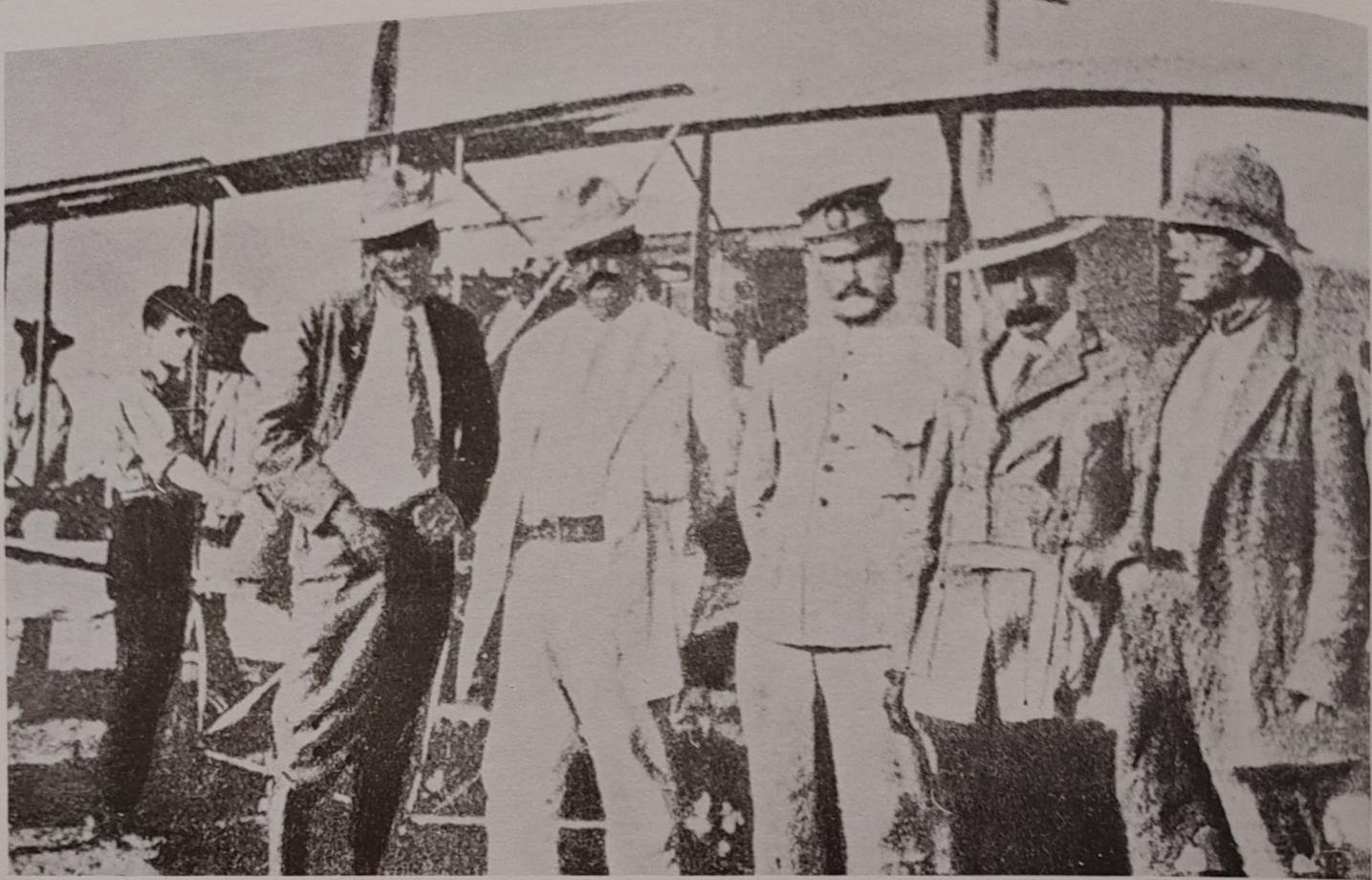
Culminada la hazaña de poner en fuga al Guerrero, Gustavo Salinas y Teodoro Madariaga retornaron a tierra no sin tener que hacer frente a un nuevo peligro: la intensa brisa que se había levantado y que zarandeaba al avión al aproximarse a tierra hasta el punto que Obregón destacó la gasolinera por si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

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

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

Consecuencias

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



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

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

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

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

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

Punto final

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

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

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

Sin embargo, cuando sucedían esos acontecimientos en Europa hacía ya

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



Gustavo Salinas Camiña después del accidente en Mazatlán.



C. J. P. 2281

EL CARTERO DEL AIRE

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

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

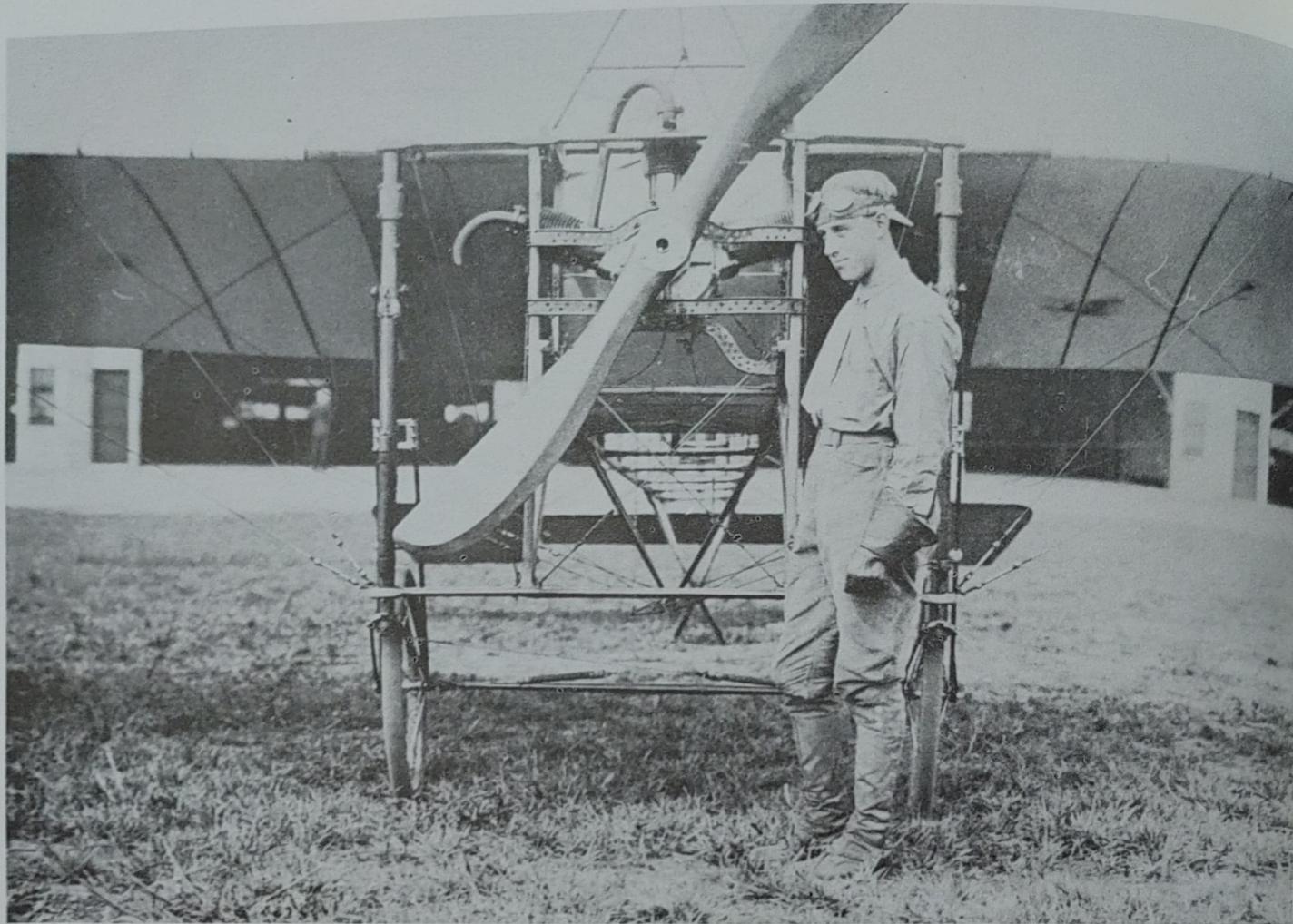
Alberto Salinas Carranza, jefe del Departamento de Aviación; Francisco Santarini, jefe de los Talleres; Juan Guillermo Villasana, jefe de la Sección Técnica y el teniente P.A. Horacio Ruiz, director de la Escuela, constituyan un magnífico equipo de trabajo.

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



Horacio Ruiz

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



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

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

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

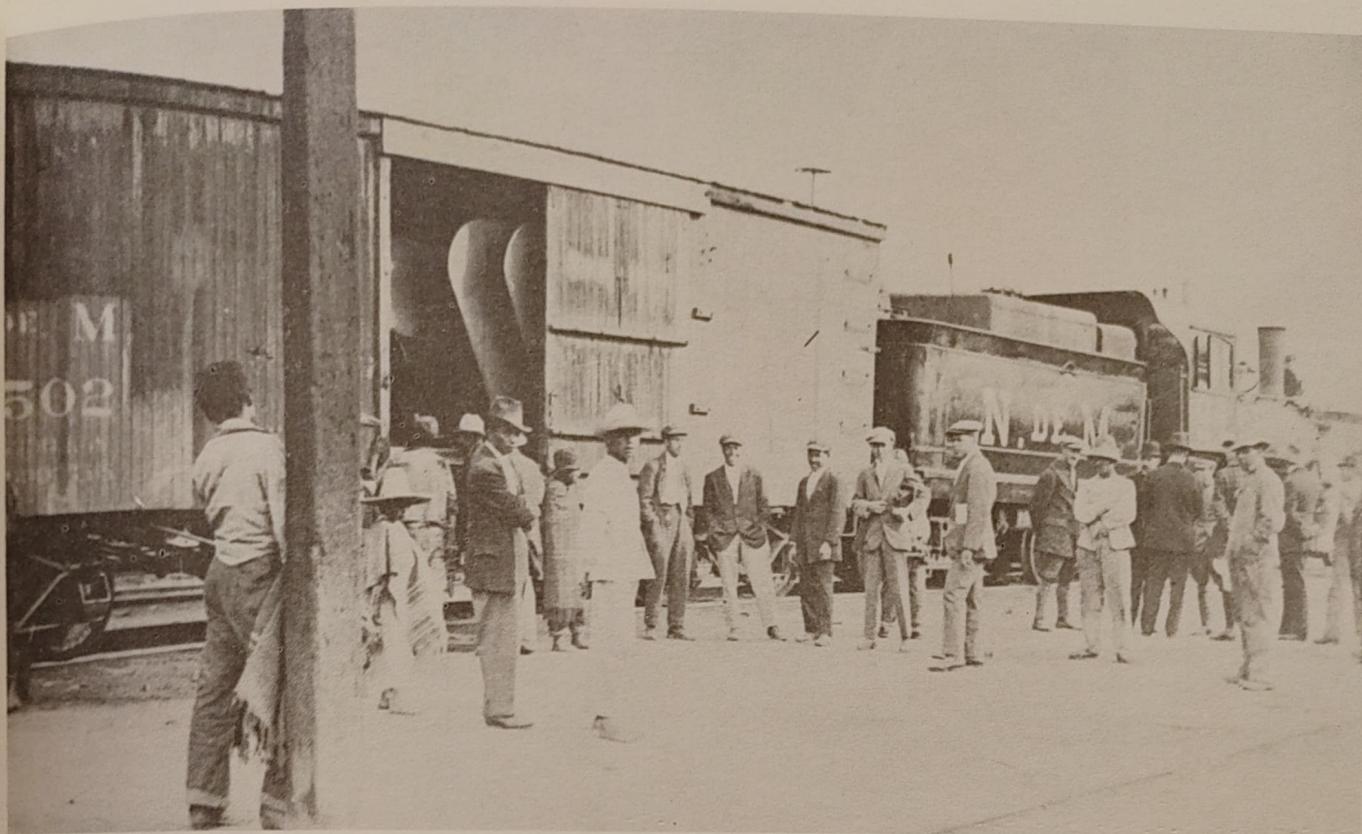
La noticia se extendió por toda la capital y llegó a conocimiento de la Dirección General de Correos, entonces a cargo de don Cosme Hinojosa, quien concibió la idea de que el vuelo fuera aprovechado para transportar correo entre Pachuca y México.

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

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



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



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

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

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

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

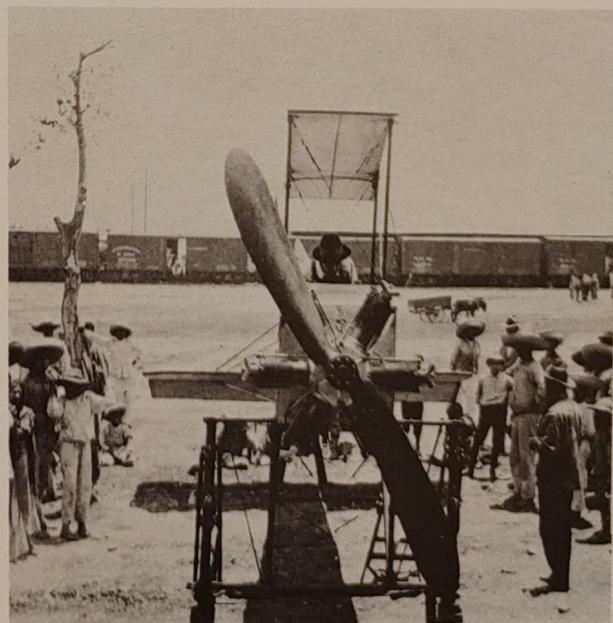
Muy poco después comenzó a llover y el avión quedó expuesto al agua ante la imposibilidad de improvisar un cobertizo que le diera protección.

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

agua que se había filtrado en las alas.

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

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



Desembarcando el avión



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

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

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

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

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

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

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

En el aeródromo esperaban la feliz

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

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

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

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

A la distancia de los años cuesta ima-

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

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



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



UN VUELO DE “RAID”

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

El proyecto

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

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

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

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

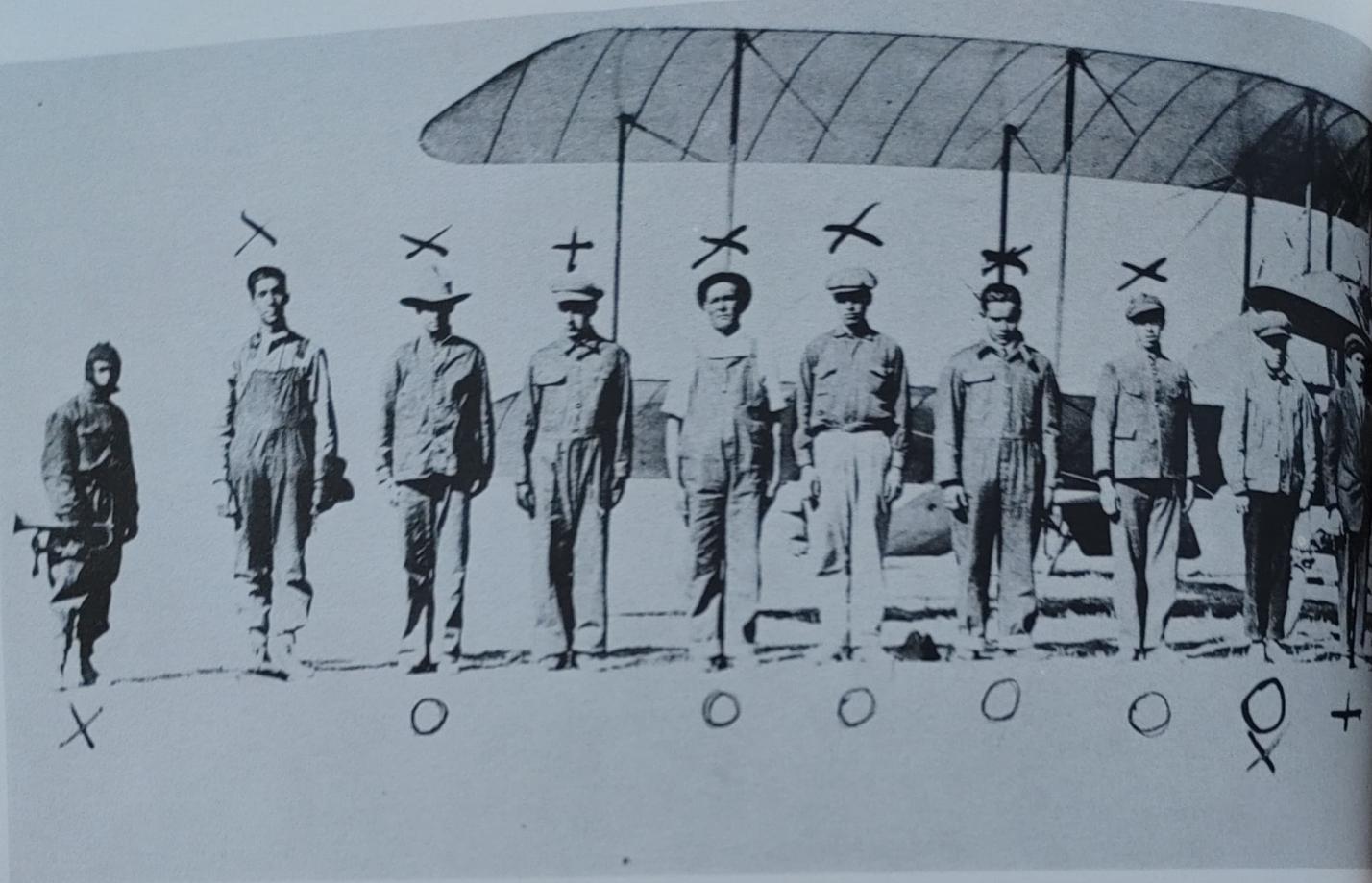
Finalmente, el día 1 de noviembre del mismo año, Felipe H. García recibió su nombramiento de Teniente Piloto Aviador.

El vuelo

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

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

Las instrucciones de Villasana fueron las siguientes:



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



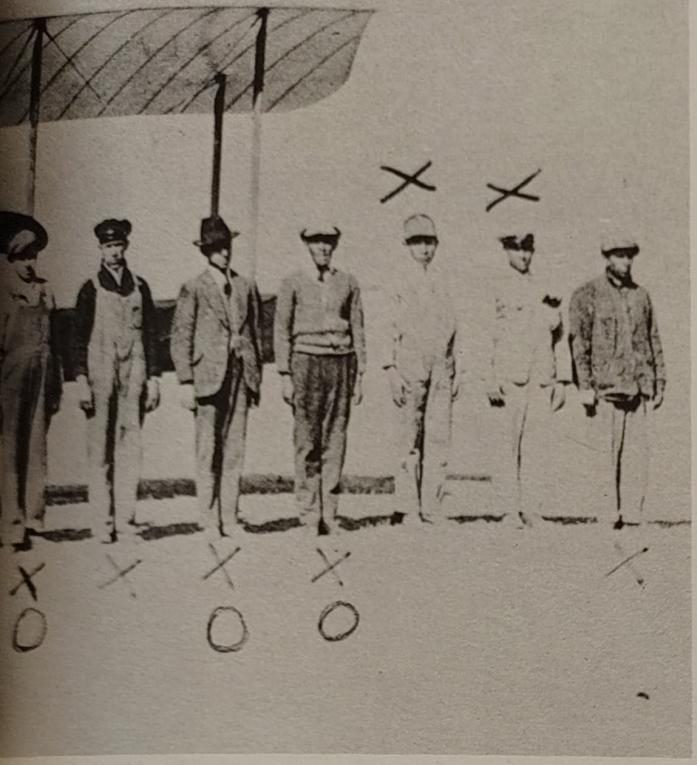
El cadete Felipe H. García el día de su examen: 31 de octubre de 1918.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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



Juan Guillermo Villasana despedire a Felipe H. García.

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

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

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

Aterrizaje forzoso

Un recuerdo del dia 20. de
Noviembre de 1918
Vuelo a Pachuca, Edo.
Despedida en Mex.

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

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

El propio piloto relata así su aterrizaje:

"Me coloqué sobre la brecha tratando

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

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

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

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

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

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

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

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



EL NACIMIENTO DE UNA AEROLÍNEA

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

Los pioneros

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

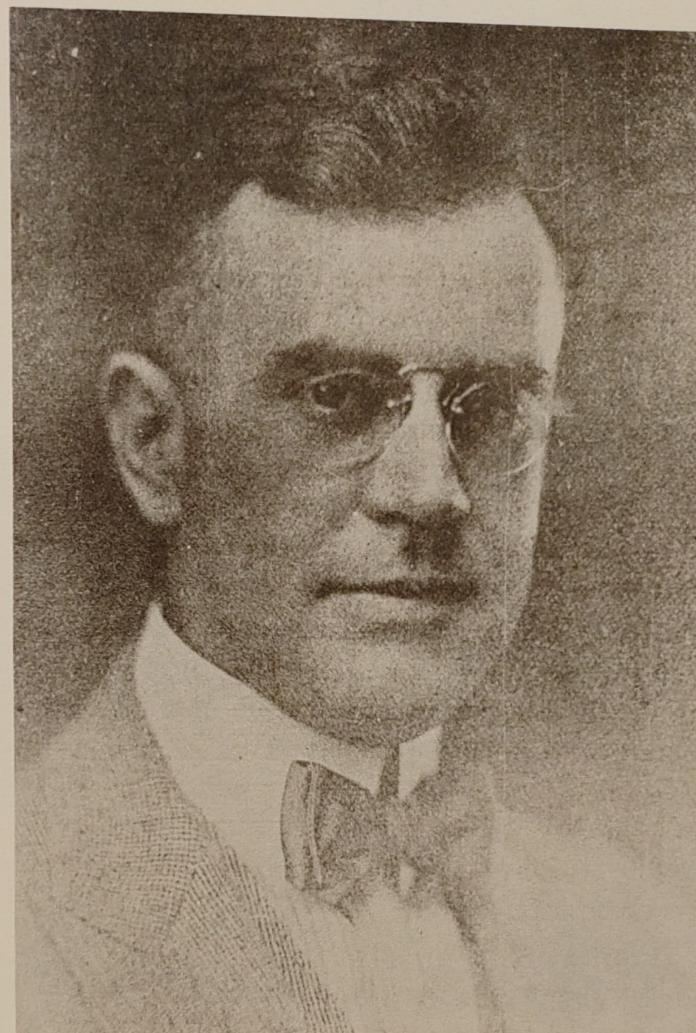
República, promoviendo la venta de los aviones Lincoln Standard y obtuvo la Concesión Número 1, Contrato Número 1, el 12 de julio de 1921, para realizar vuelos radiales de Tampico a la Ciudad de México, San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey, Nuevo Laredo y Matamoros.

Estadísticas

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

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

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



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

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

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

Entre México y Tampico 39 vuelos redondos.

Entre Tampico y Tuxpan 68 vuelos redondos.

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

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

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

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

La gran empresa

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

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

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



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

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

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

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



Un Lincoln Standard en el campo de Tampico.

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

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

atender la ruta aérea México-Tampico.

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

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

Avianca

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

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

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

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



Los primeros mecánicos de Mexicana junto a un Lincoln Standard.

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

KLM

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

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



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

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

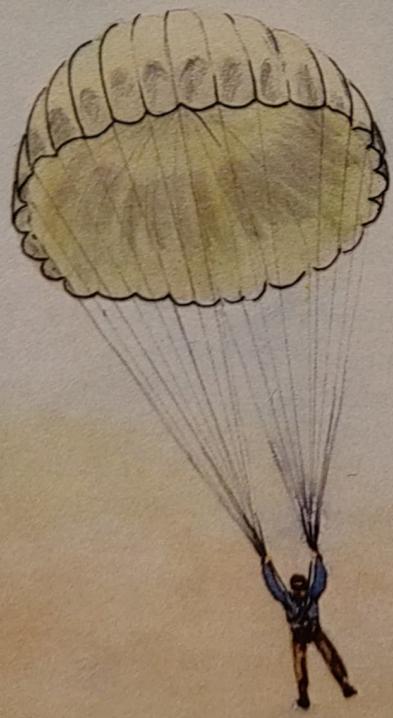


Taller de Hélices de Mexicana.

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

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

Las demás, fueron después.



C. Lazzeri

EL PRIMER PARACAIDISTA MEXICANO

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

Los deportes aéreos

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

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

El deportista

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

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

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

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

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



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

una demostración en México con un paracaídas de fabricación alemana.

El avión

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

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

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

El salto

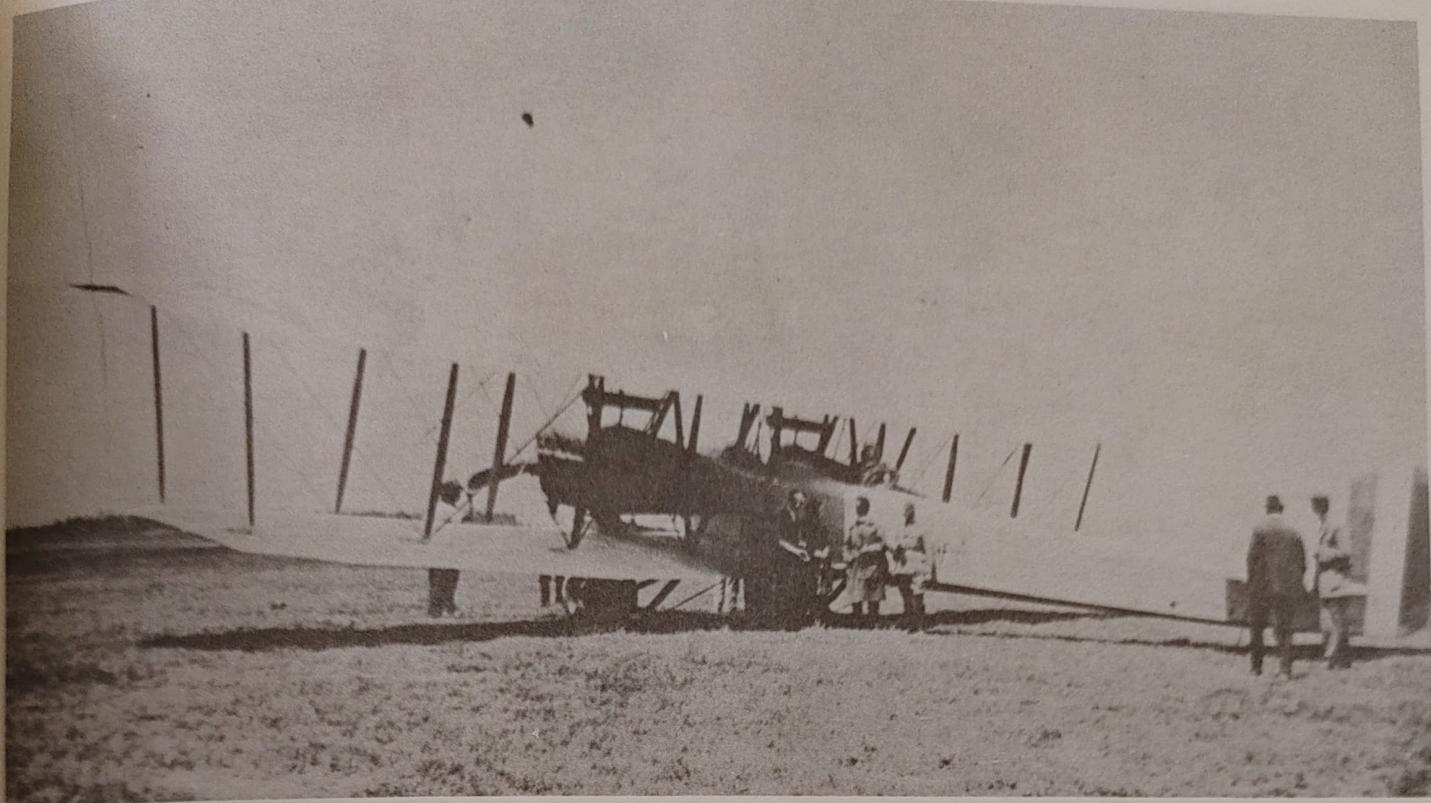
La cita fué en el Campo Militar de Balbuena la mañana del día 12 de enero de 1922.

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

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



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



Momento antes del despegue.

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

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

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

Lamberto Alvarez Gayou, el protagonista, lo recuerda así:

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

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

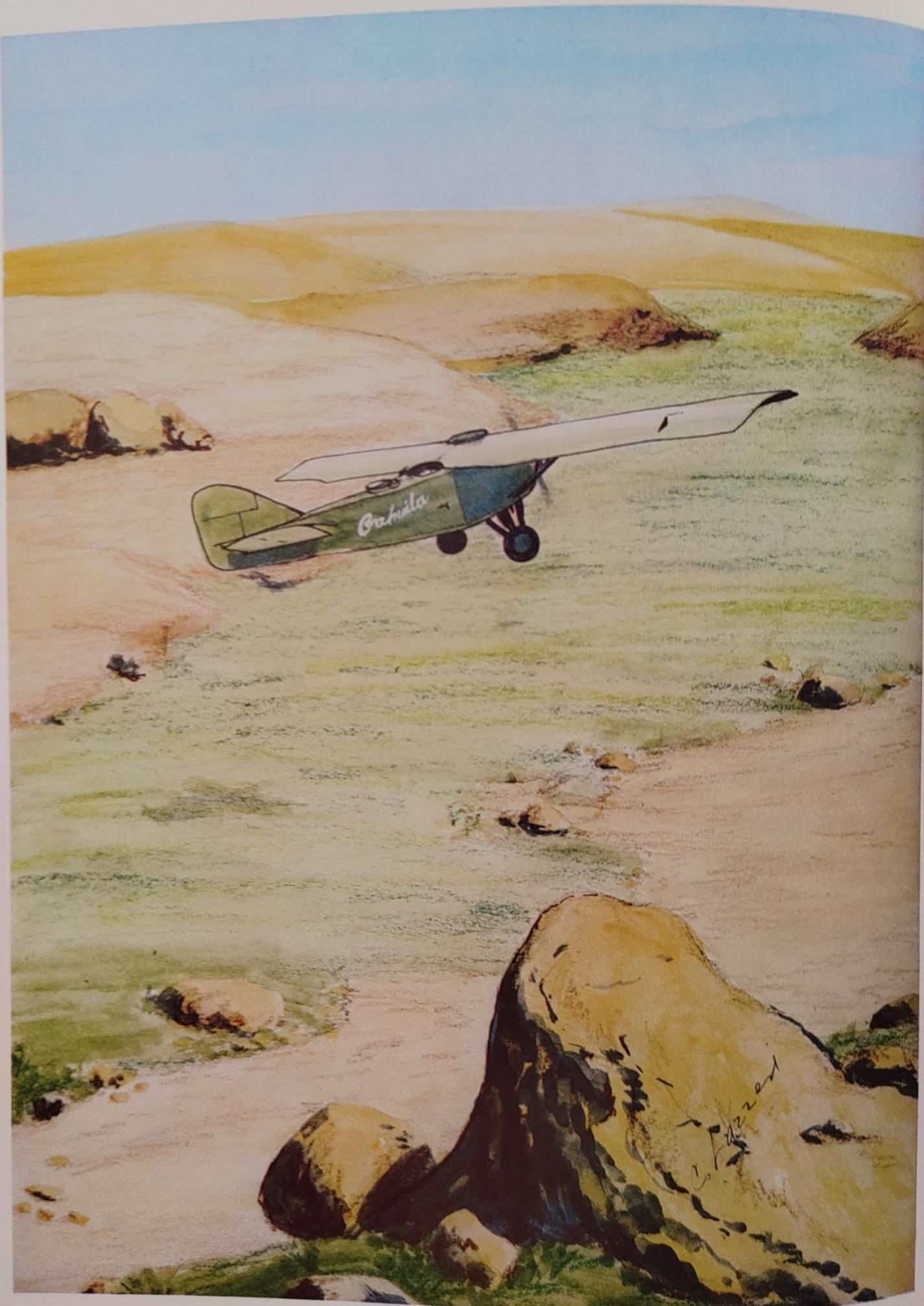
“Yo hice varios movimientos para acomodarme adecuadamente y estaba un poco mareado. De pronto temí dar la vuelta y caer sobre mi paracaídas y que este resultara mi mortaja”.

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

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

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

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



UNA HAZAÑA EN “TOLOLOCHE”

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

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

El piloto

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

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

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

Al triunfo de la Revolución don Se-

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

El avión

El destino unió a dos hombres que



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

uno para que participara en el mencionado evento.

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

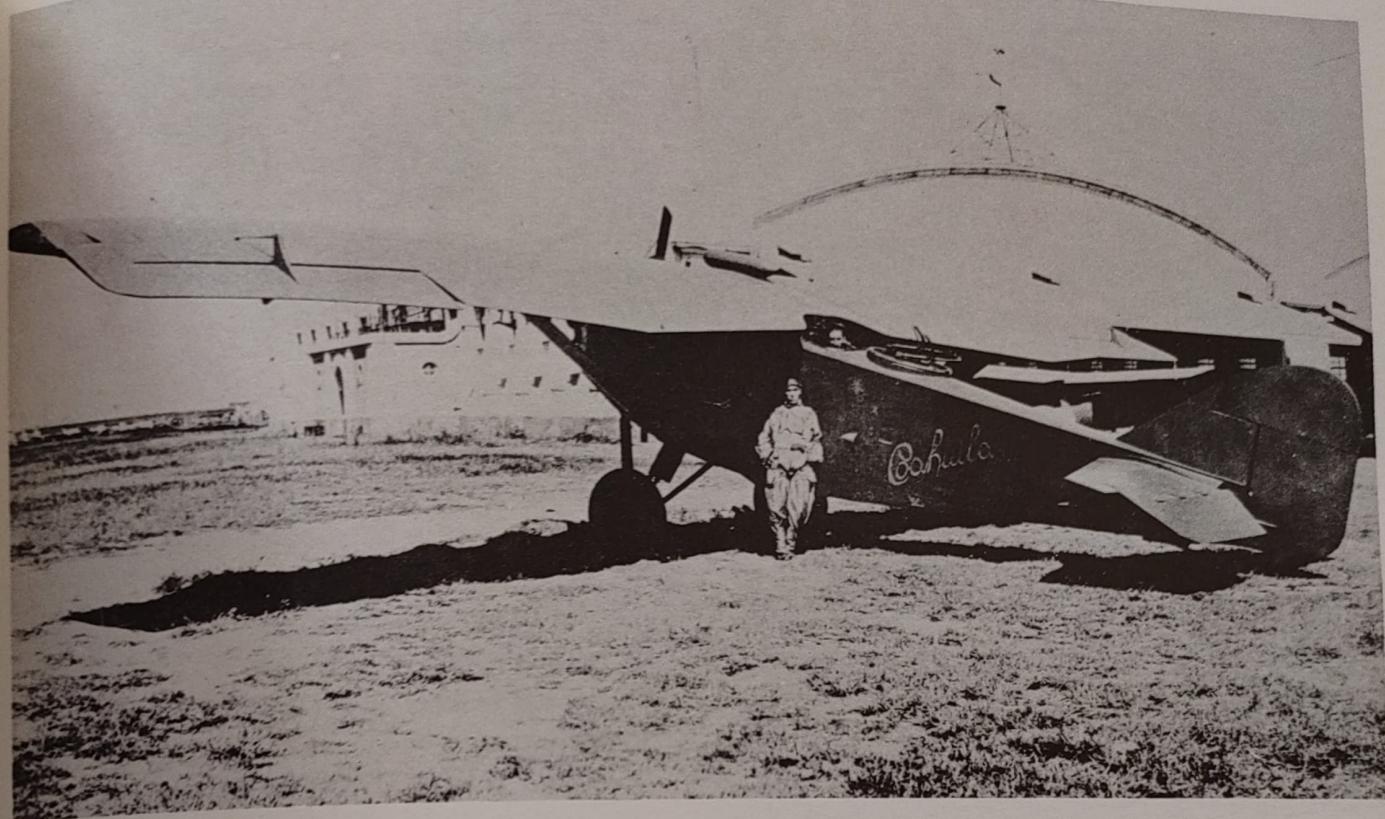
Poco tiempo después hasta el propio Departamento de Estado de Washington pidió información sobre dónde habían estudiado los técnicos mexicanos que habían diseñado y construido el Quetzalcóatl.

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

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

El vuelo

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



Emilio Carranza junto al avión ya bautizado "Coahuila".

entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez.

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

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

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

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

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

Al borde de la tragedia

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

Se cuenta que, poco después de pasar



El teniente Carranza listo para iniciar su vuelo.

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



Emilio Carranza en Ciudad Juárez.

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

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

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

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

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

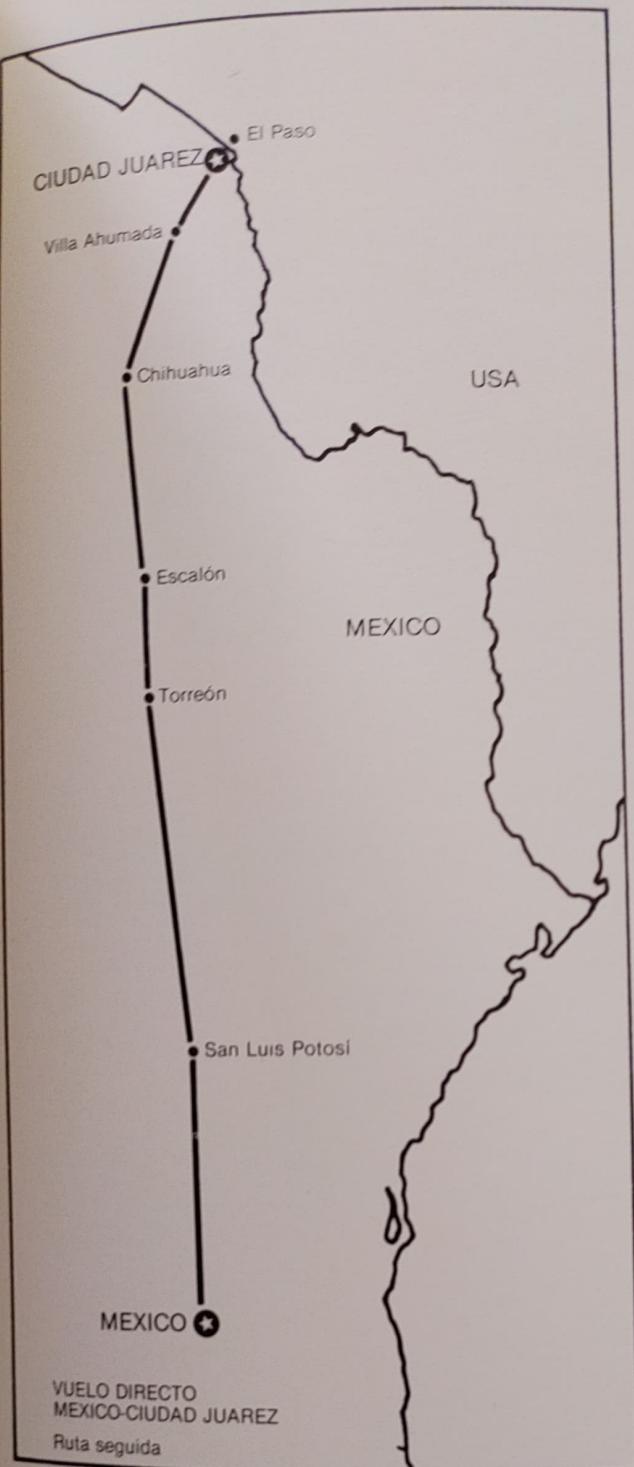
Conoce a Lindbergh

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

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



Emilio Carranza y Charles A. Lindbergh.





C. Lazzari

EL CORREO AEREO REGULAR

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

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

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

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

El correo en México

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

camente con hombres, ya que no había caballos.

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

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

El servicio público

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

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

Pronto se instalaron oficinas postales 91

en Veracruz, Puebla, Oaxaca, Querétaro y Guanajuato.

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

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

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

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

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

En 1878 México ingresó en la Unión Postal Universal.

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

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

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

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

El correo aéreo

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

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

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

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

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



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



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

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

El correo aéreo regular

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

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

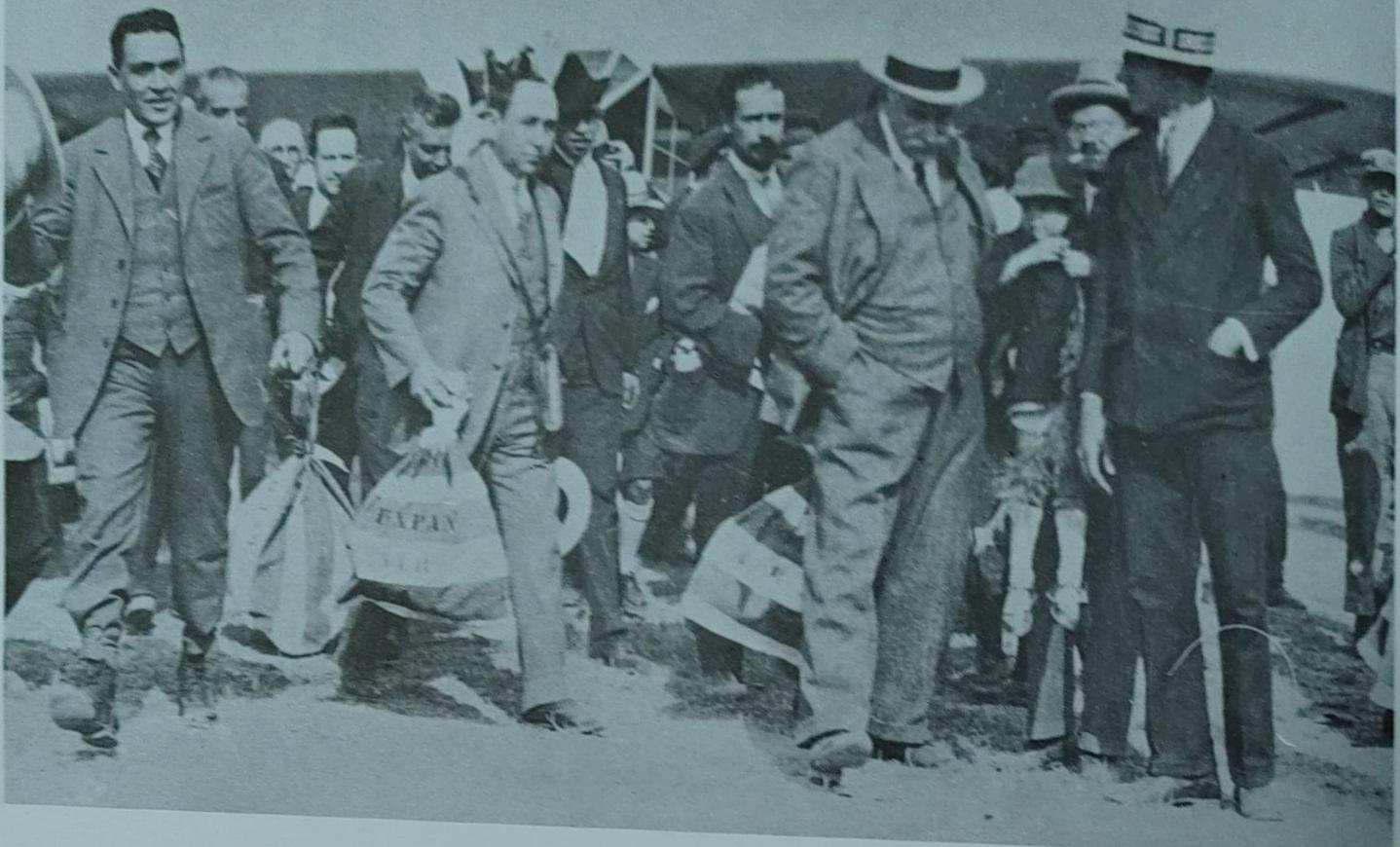
En 1928 el Gobierno de México mandó a Estados Unidos al Director General de Correos, don Cosme Hinojosa y al Jefe de Transportes de la misma dependencia, don Rodolfo Becerra Soto,

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

El licenciado Gustavo Espinosa Mireles



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



Empleados de Correos llevan las valijas del avión.

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

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

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

la mañana aterrizando en el aeródromo de Balbuena.

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

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

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

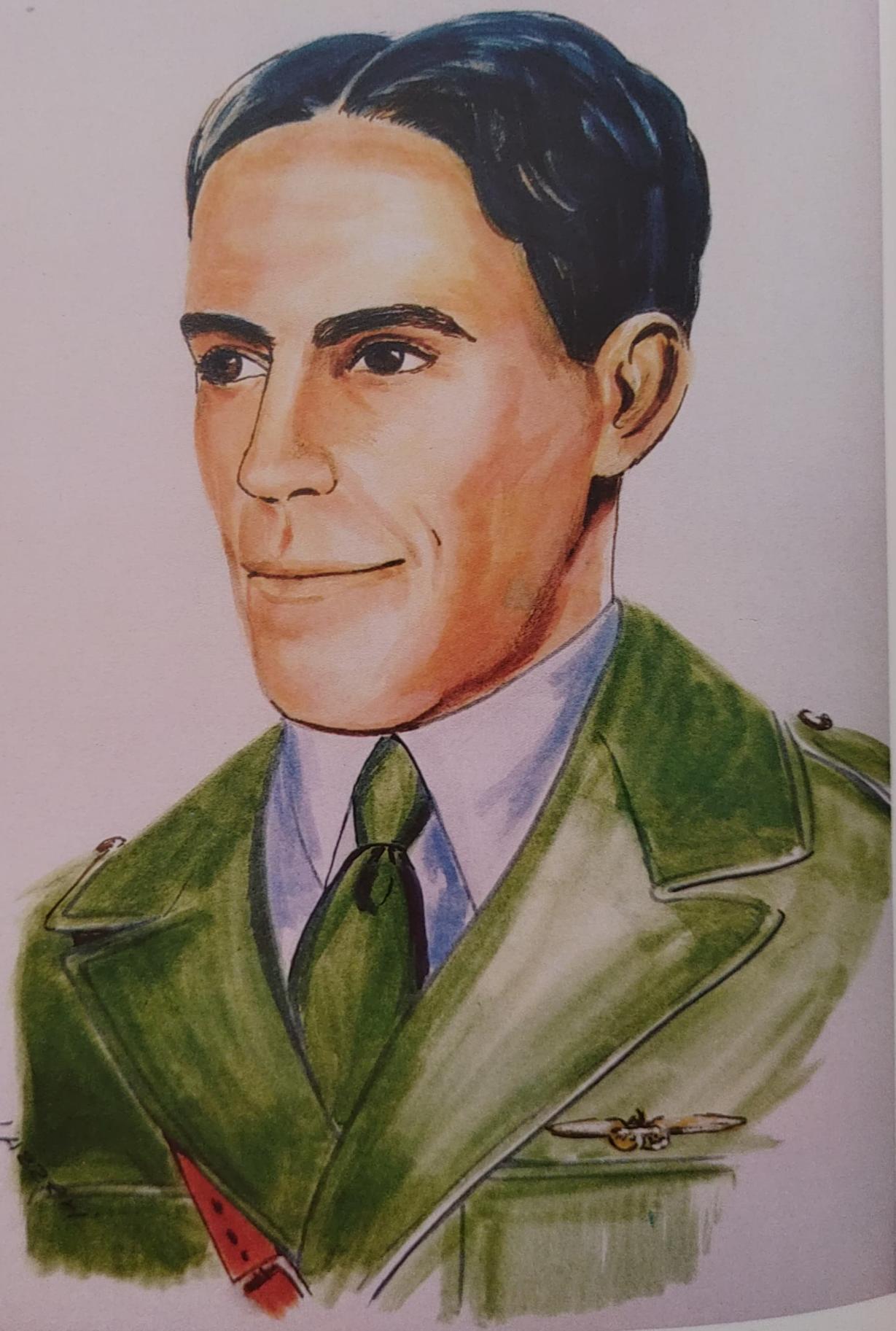
El Ciudad de México despegó de Balbuena a las 10 de la mañana, también al mando del capitán Sneyder, llevando 5 valijas con 1,415 cartas y 4 paquetes postales y como pasajeros a los señores general Eduardo Hay, George L. Rhil, ingeniero Juan Guillermo Villasana y Roberto Becerra Soto.

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

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



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



MEXICO - WASHINGTON: GLORIA Y TRAGEDIA

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

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

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

alizar grandes vuelos a nivel internacional.

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

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

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



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

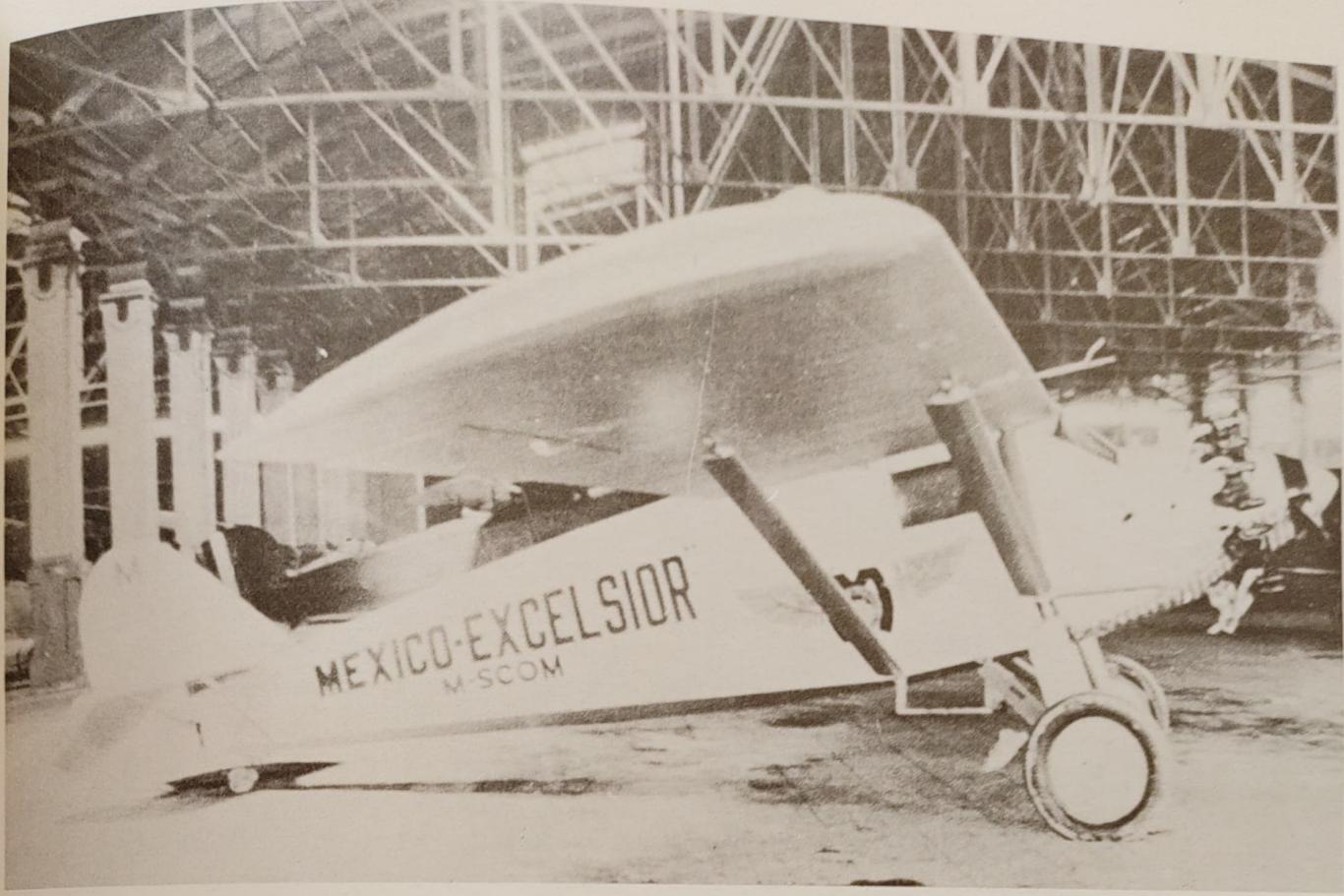
El avión

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

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



Emilio Carranza junto al avión.



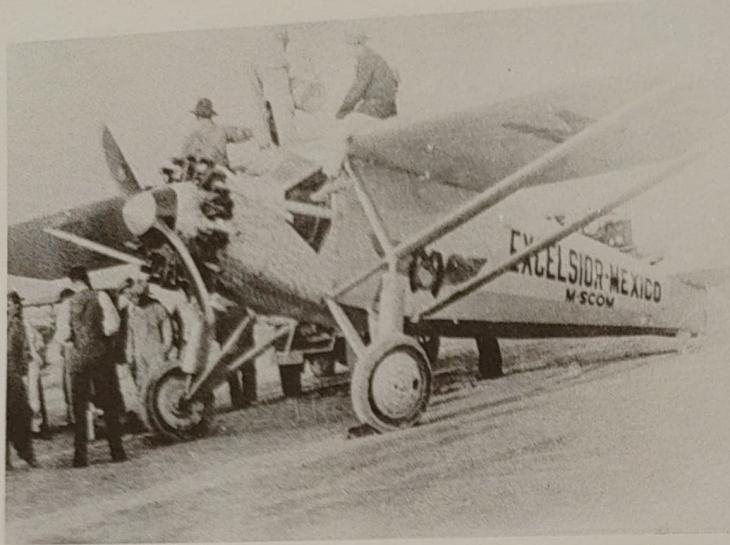
El avión en un hangar a su llegada de San Diego.

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

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



La prensa dedicó gran espacio al vuelo.



Cargando el combustible para el vuelo.

La gloria

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

Varios aviones tripulados por pilotos amigos de Emilio Carranza los acompañaron en su salida del Valle de México.

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

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



El "Méjico-Excélsior" listo para el despegue.

Tras muchas horas de ansiedad la noticia llegó a México y devolvió la tranquilidad a quienes estaban preocupados por su destino.

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

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

La cita con el destino

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



Emilio Carranza pasa revista a los cadetes de West Point.

Bolling al campo Mitchell se efectuó sin novedad.

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

VIRO-CACAO
EST. MELIOR ALIMENTO PARA GANADO Y CERDO.
REICH, FELIX Y CIA.
Antigua Propiedad de la Fábrica "La Provechosa"
P.R.C. Madrid, 100. - Tel. 21-11-11. - Avenida 112. - Mexico, D.F.

EXCELSIOR
EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL

POLYDOR
EL DISCO ALMAN DE CALIDAD
GRABADO ELECTRICAMENTE
AD. G. FAURE-GRAS - CA
MEXICO DE MUSICALIA INC.

AÑO XII.—TOMO IV.

Fundador, RAFAEL ALDUCIN.

MEXICO, D. F.—VIERNES 13 DE JULIO DE 1928.

NÚMERO 4.133.

EL ESFORZADO EMILIO CARRANZA SALIO DE NUEVA YORK A MEXICO

MEXICO RENDIRA HOY HOMENAJE A SU AERONAUTA

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

UNA GRANDIOSA RECEPCION

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

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

Una Sobrebia Recepción Hicieron al Candidato Electo los Habitantes del Puerto Sinaloense

EN GUADALAJARA LO ESPERAN ESTA TARDE

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

EN GUADALAJARA LOS PREPARATIVOS

MAZATLAN, Julio 12.—A las

**VIOLIERI Y SUS
COMPANEROS HAN
SIDO RESCATADOS**

BOLETIN
ROMA, 12. (EFE).—Algunos sobrevivientes del avión que se estrelló en el Mar Negro han sido rescatados. Algunos de los sobrevivientes fueron rescatados por un barco que pasaba por allí.

Compañía Interamericana de Aviación ha establecido una línea de aviones entre Méjico y el continente.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

Unos pocos sobrevivientes han sido rescatados por un barco que pasaba por allí.

ESTA EDICIÓN SE COMPOSE DE 36 PÁGINAS EN CUATRO SECCIONES Y SU PRECIO ES EL DE COSTUMBRE

FAIRBANKS - MORSE
MOTOR COMPANY, INC.

EXCELSIOR

EL PERIODICO DE LA VIDA NACIONAL

CONN

LA TERRIBLE TRAGEDIA AEREA EN QUE PERECIO E. CARRANZA

LA PATRIA DE DUELO POR LA MUERTE DE CARRANZA

CONSTERNACION
TREMENDA CAUSO
LA FATAL NUEVA

EL PRESIDENTE
LAMENTA LA MUERTE
DEL BRAVO AVIADOR

EXCELSIOR ESTA
DE LUTO POR LA
GRAN DESGRACIA

¡EMILIO CARRANZA!

Todos los Presidentes de la
República lamentan la muerte del
valiente aviador

EDICIONES PATRIOTICAS

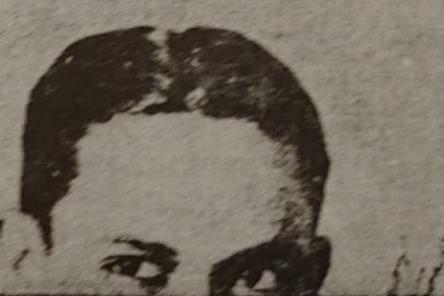
Picos de Mayo de Río Negro
en Mendoza una Pista Jon
Serrada y los Montes

FUE INTENSA
LA TRAGEDIA

Presentando sus más sinceras
condolencias a la Madre y a la
Familia del aviador Alcalde

CARTA AL PRESIDENTE

Expresando su pesar al General
de Brigada Alcalde, Presidente
de la República, Presidente
de la Comisión de Defensa Civil



UN RAYO DESTROZO EL
AVIONEN QUE VOLABA
EL INTREPIDO PILOTO

La Tremenda Tragedia Ocurrió en Poco
Despues de que el "Av. México"
Había Emprendido el Vuelo

EL CADAVER ENCONTRADO EN
UN LUGAR POCO TRANSITADO

La Muerte de Carranza Causó Profunda
Sensación en todos los Pueblos de Estados Unidos.
Dando un Saludo de Respeto para Dicho

M



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

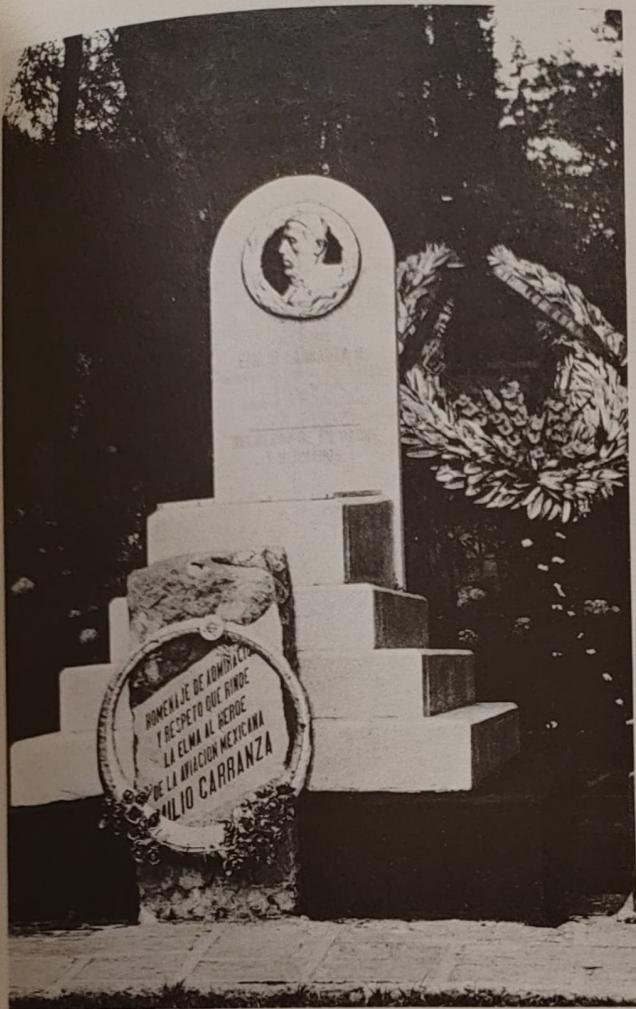
En efecto, el día 12 de julio de 1928 a las 7:28, Emilio Carranza despegó con el avión México-Excélsior desde Campo Mitchel con destino a su patria.

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

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

Las especulaciones

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



Mausoleo del capitán Carranza en la Rotonda de Hombres Ilustres.

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

El día 28 de julio llegó el cadáver del



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

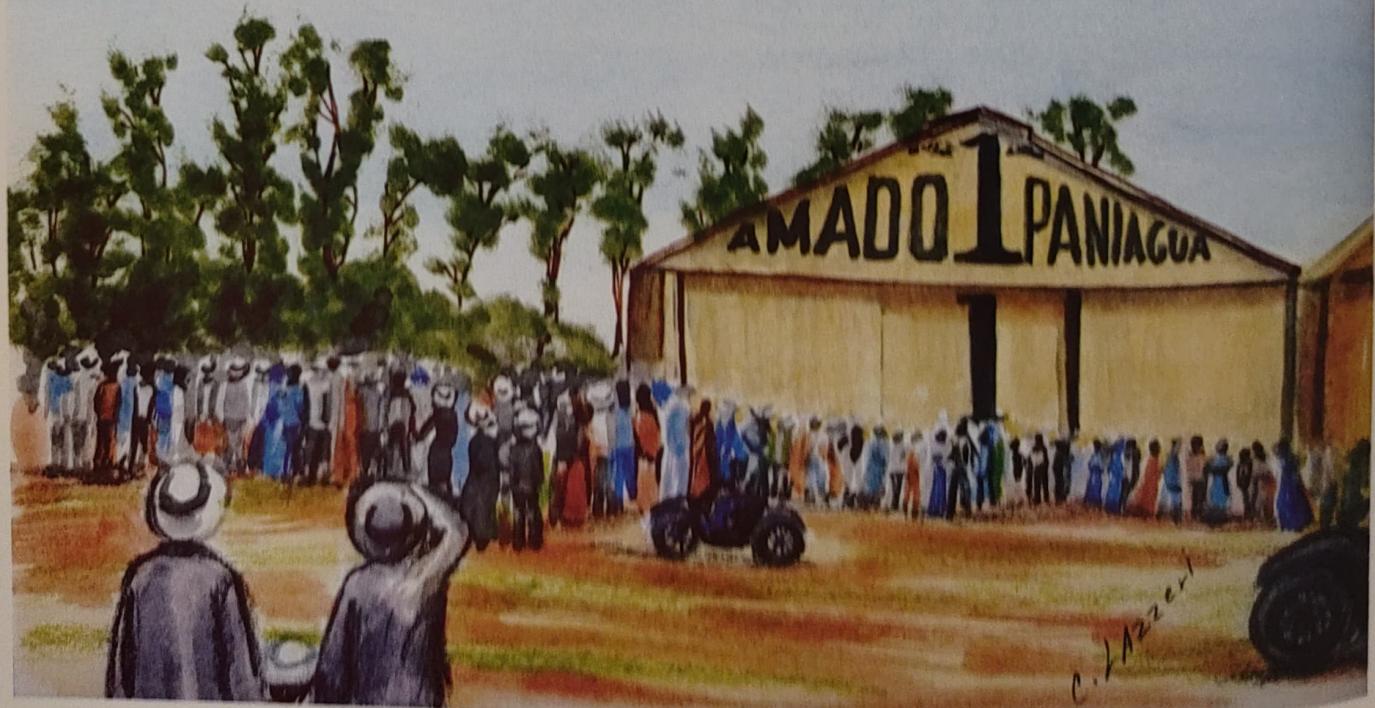
capitán piloto aviador Emilio Carranza a la estación de Tacuba, hasta donde había viajado en ferrocarril desde Nueva York, previo traslado en la frontera.

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

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



AMADO 1 PANIAGUA



DE CANADA A MEXICO SIN ESCALAS

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

Los pilotos

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

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

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

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

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

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

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

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



Joaquín González Pacheco.

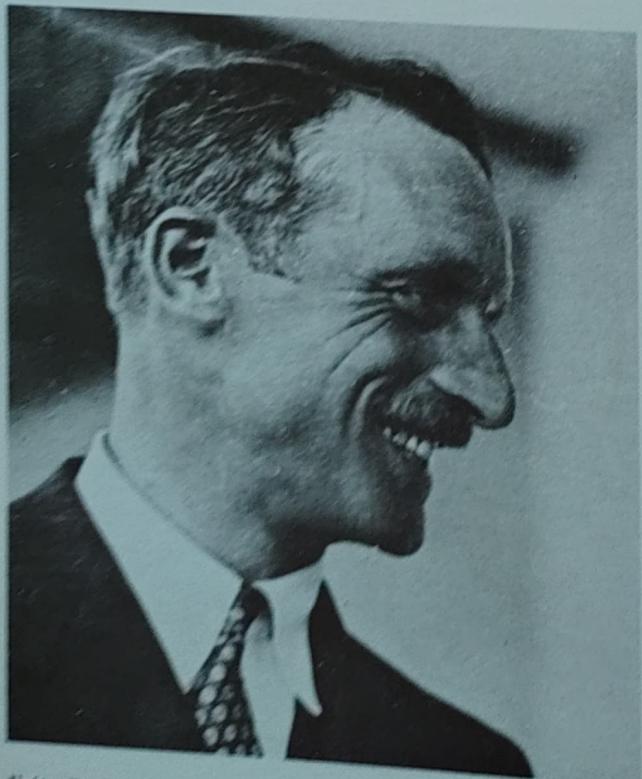
consideraron ideal para la proeza que pensaban realizar.

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

El avión

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

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



106 Fritz Bieler.

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

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

Últimos preparativos

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

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

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

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

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



Pacheco y Bieler.

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

El vuelo

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



Joaquín González Pacheco, Eddie Stinson y Fritz Bieler.

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

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

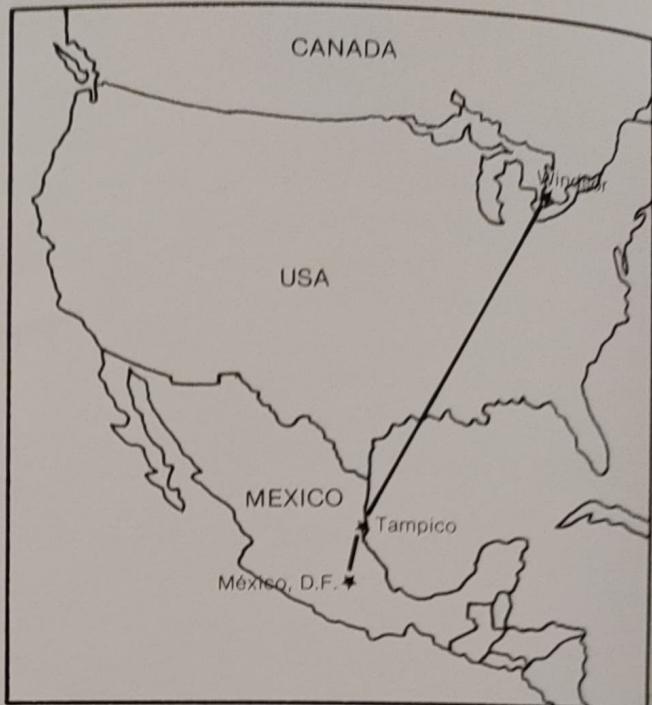
A la entrada del Valle del Mississippi mejoró el tiempo pero aumentó el viento que llegaba a tener una fuerza —según Bieler— de hasta 40 millas por hora en sentido contrario a la trayectoria del avión.

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

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

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

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



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

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

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

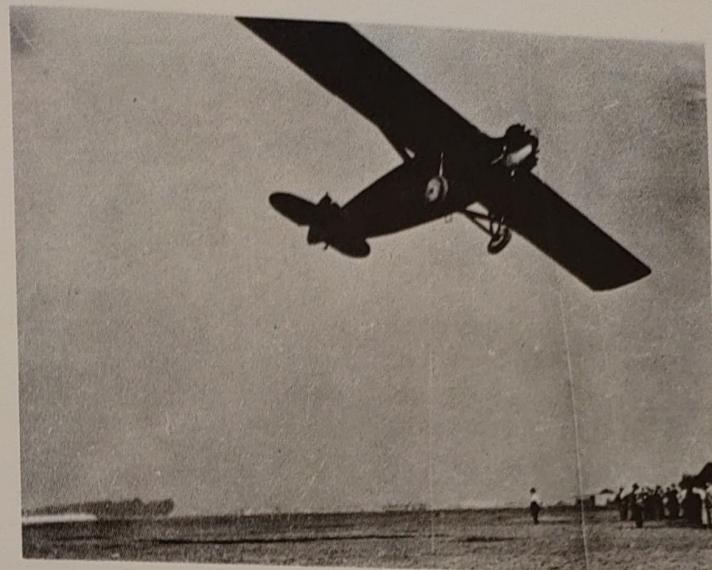
Regresaron a Tampico, por donde acababan de pasar, y descendieron en el campo de "El Moralillo" de la Mexicana de Aviación donde fueron atendidos por el personal de la compañía. Mientras cargaban 40 galones de combustible, los dos pilotos saciaron su sed comiendo naranjas y bebiendo agua y cerveza. De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

Ansiedad en México

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

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

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



La llegada a Balbuena.



El público persigue al avión.



Los motociclistas tratan de protegerlos.

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

También confirmaron la llegada al coronel José Luis Amescua, jefe de la Aeronáutica Militar quien dió orden de 109



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

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

La llegada

A las 2:13 se vio un avión en el horizonte

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

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

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



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

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

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

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

Las estadísticas

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

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

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

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



Pacheco, su esposa y Bieler.

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

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



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



ROBERTO FIERRO POR CUBA Y CENTROAMERICA

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

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

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

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

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

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

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

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



Roberto Fierro Villalobos junto al "Baja California".



Fierro en uno de sus vuelos

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

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

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



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

Confianza en el Arrojo y
Pericia de Nuestros Pilotos

Palabras
del Señor
Presidente

Con Gran Interés Es-
tudio Informándose
Acera del Vuelo el
Primer Mandatario

Continuamente se le
Pesa al Tanto de los
Progresos del Viaje
de Fierro

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

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

EL UNIVERSAL fue el único periódico que el día de ayer,
en su acostumbrada oportunidad, informó de la salida del
avión, destinado a La Habana, del aviador Roberto Fierro, en su vuelo más
importante a esa capital cubana.

La noticia despertó enorme interés en el público, estando llamado por teléfono a numerosos redactores y
periodistas para que informaran de todos los incidentes del vuelo,

que constó de los sitios por donde pasaba el avión: "Baja California, Número 2", en su magnífica trayectoria.

Recibieron inmediatamente la noticia los telégrafos y a todo el
país se extendió la noticia.

Además, fluyeron boletines

en las oficinas de EL AVISIO OPORTUNO, en la Avenida

Madero y en el Estadio Pájaro, aguinaldo de las calles de

la Ciudad de México.

Después de las tres de la tarde, nuestros servidores informa-
mos extensamente a los círculos en donde se daban los
detalles de la travesía, y así se supo que el avión, cuando

se fijó la noticia del éxito aterrizaje en el EL UNIVERSAL hubo

gran entusiasmo entre los miles de concurrentes que des-
filaron las calles de capital.

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

EL UNIVERSAL publicó una extensa nota en la que se detalló
el recorrido del vuelo, así como los datos más interesantes
acerca de la travesía, que se realizó sin contratiempos.

En la mañana de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

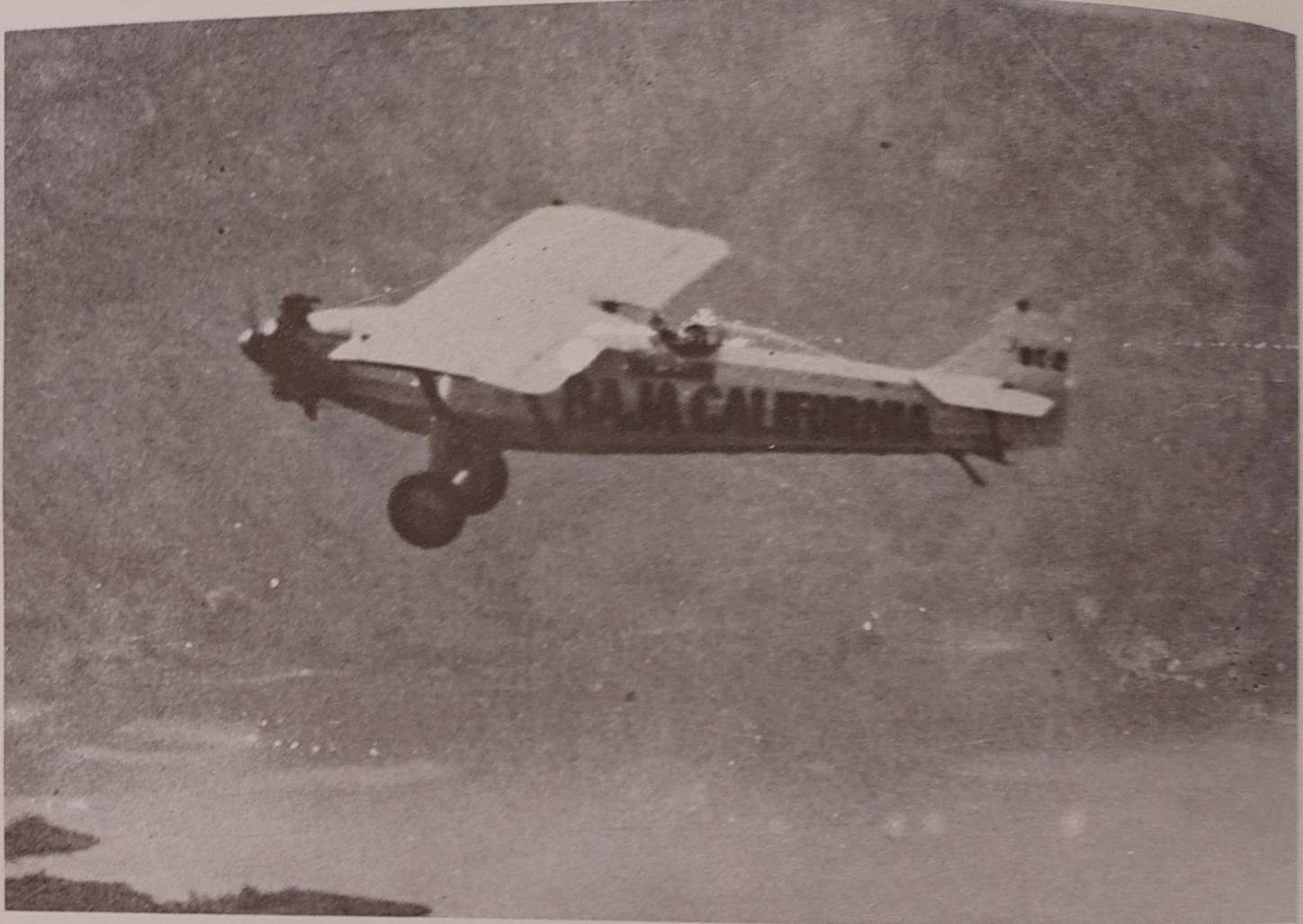
el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.

En la noche de ayer se publicó una nota en la que se detalló

el recorrido del vuelo.



El "Baja California" en vuelo.

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

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



Despegue en Guatemala.



En algún lugar de Centroamérica.

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

Guatemala-San Salvador

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

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

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

continuas muestras de afecto hacia él y hacia México.

San Salvador-Tegucigalpa

El día 1 de septiembre despegó de Ilo-



Fierro en Balboa, Panamá.



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

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

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

Tegucigalpa-San José

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

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

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

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

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

San José — Panamá

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



Recepción en Balbuena.

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

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

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

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

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

De vuelta a México

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

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

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



C. Pizzetti

LA LINEA AEREA POSTAL

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

El proyecto

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

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

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

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

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

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

La labor que hasta entonces había realizado Villasana fue premiada por la 121



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

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

El avión

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

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

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

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

Los pilotos

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



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

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

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

Los campos de aviación

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

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

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

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

aviación deberían desecharse los terrenos pantanosos, los valles estrechos, las zonas de altos bosques, los terrenos muy accidentados y "los pasos sobre elevaciones importantes en los que pueden producirse perturbaciones atmosféricas locales peligrosas". La circular estaba firmada por el coronel de Ingenieros don José E. Cacho, jefe de la Sección de Cartografía y Estadística del Departamento Aeronáutico de la Secretaría de Guerra y Marina.

Con motivo del establecimiento de la Línea Aérea Postal México-Nuevo Laredo, se revisaron y reacondicionaron los campos de aviación de Querétaro, Saltillo, San Luis Potosí, Matehuala, Monterrey y Nuevo Laredo, bases de operaciones, así como algunos campos de la ruta que podrían ser utilizados en caso de emergencia.

La aeronavegación

¡Qué lejos estaban aquellos pioneros de suponer los enormes adelantos a que llegaría la aviación en materia de navegación! En 1928 se volaba por contacto y, en caso de mal tiempo, el piloto recurría a la brújula y al reloj. ¡No había más!

Villasana, con su gran capacidad para improvisar soluciones, recurrió al servicio telegráfico nacional con el objeto de que los telegrafistas de las estaciones de la ruta enviaran a las bases los informes sobre el estado del tiempo. El ingeniero Adolfo Villaseñor Macías describe así este tipo de servicio: "A primera hora del día los telegrafistas se asomaban a la ventana de su oficina para observar el cielo y escribían un reporte de tiempo, a su muy personal criterio, que enviaban a los diversos puntos de la ruta donde lo hacían llegar a los pilotos".

Las cartas de navegación eran unos mapas de cada estado editados por la Dirección de Geografía de la Secretaría de Agricultura y Fomento hechos en escala 1:1.000,000. También se emplearon mapas de carreteras de la Comisión

Nacional de Caminos en los que se marcaban los campos aéreos.

Este servicio postal y otros crearon la necesidad de confeccionar cartas de aeronavegación con datos procedentes de la Sección de Ingenieros Militares y de la Comisión Nacional de Estudios Geográficos y Climatológicos. Para este trabajo se creó la Sección de Rutas Aéreas, dependiente del departamento Aeronáutico de la Secretaría de Guerra y Marina que, entre otras, recibió las siguientes recomendaciones para efectuar atinadamente su trabajo:

"El ancho de las rutas, reducido a la escala adoptada, será de 18 centímetros, con el fin de que puedan moverse libremente en los portacartas de 20 centímetros de anchura de que irán provistos todos los aviones. Dentro de esas fajas, y con toda precisión y claridad, se trazarán los itinerarios que deben seguirse procurando que estos en su mayor longitud, o por lo menos sus direcciones generales, queden aproximadamente sobre el eje de la Ruta, que es la línea que une los centros de los campos de aterrizaje terminales".

"Las rutas serán, según lo permitan las condiciones del terreno, rectas en toda su longitud, que es el caso más favorable o formadas por dos o tres tramos rectos; pero siempre, las cartas que las representen, estarán formadas por una o más hojas de forma rectangular de 18 centímetros de anchura. De otro modo no podrían acomodarse en el portacartas".

El servicio

Los aviones fueron traídos a México desde Detroit por los propios pilotos de la Línea Aérea Postal a quienes acompañaba un instructor de la fábrica. El viaje, pese a realizarse con muchas escalas, tuvo serios problemas por el mal tiempo, por viento de frente y por dificultades en la orientación ya que los pilotos no conocían el territorio por el que sobrevolaban. Torres Rico, refiere



Arturo Jiménez Nieto y Antonio Cárdenas Rodríguez.

riéndose al último tramo de este viaje, dijo:

"No sé como no nos matamos, pues teníamos muy poca experiencia. El grupo, que venía más o menos formado para protegernos mutuamente, tuvo que desintegrarse y en unos minutos cada quien volaba solo, metido en el mal tiempo y sin saber como cuidarse de los otros aviones pues todos debíamos de estar cerca. Después de sufrir durante más de hora y media pude llegar a la Ciudad de México y muy cerca de mí llegaron otros dos aeroplanos. Los tres restantes aterrizaron en diferentes lugares y al día siguiente se integraron al campo de Balbuena sin mayor contratiempo".

Todo estaba ya previsto para que la Línea Aérea Postal México-Nuevo Laredo entrara al servicio: pilotos, máquinas, mecánicos, campos de aviación y telegrafistas. Exceptuando los aviones que estaban fabricados en los Estados Unidos, todos los demás elementos eran mexicanos.

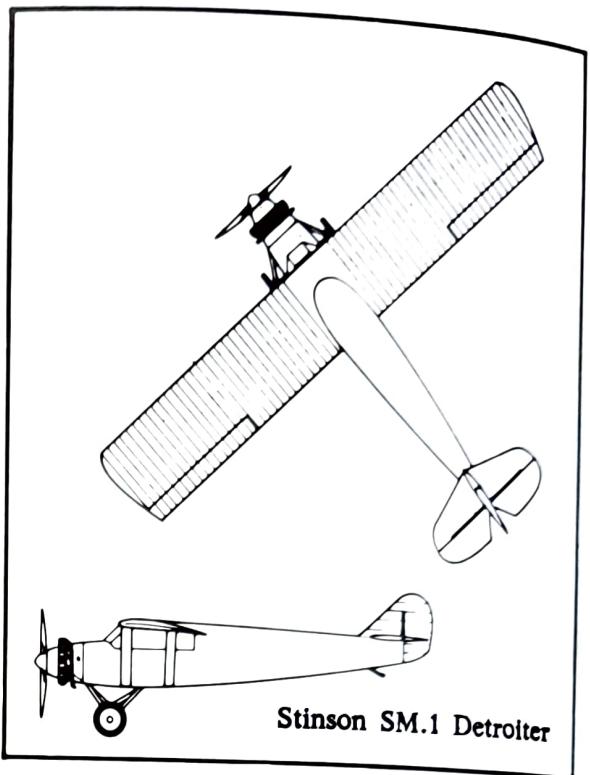
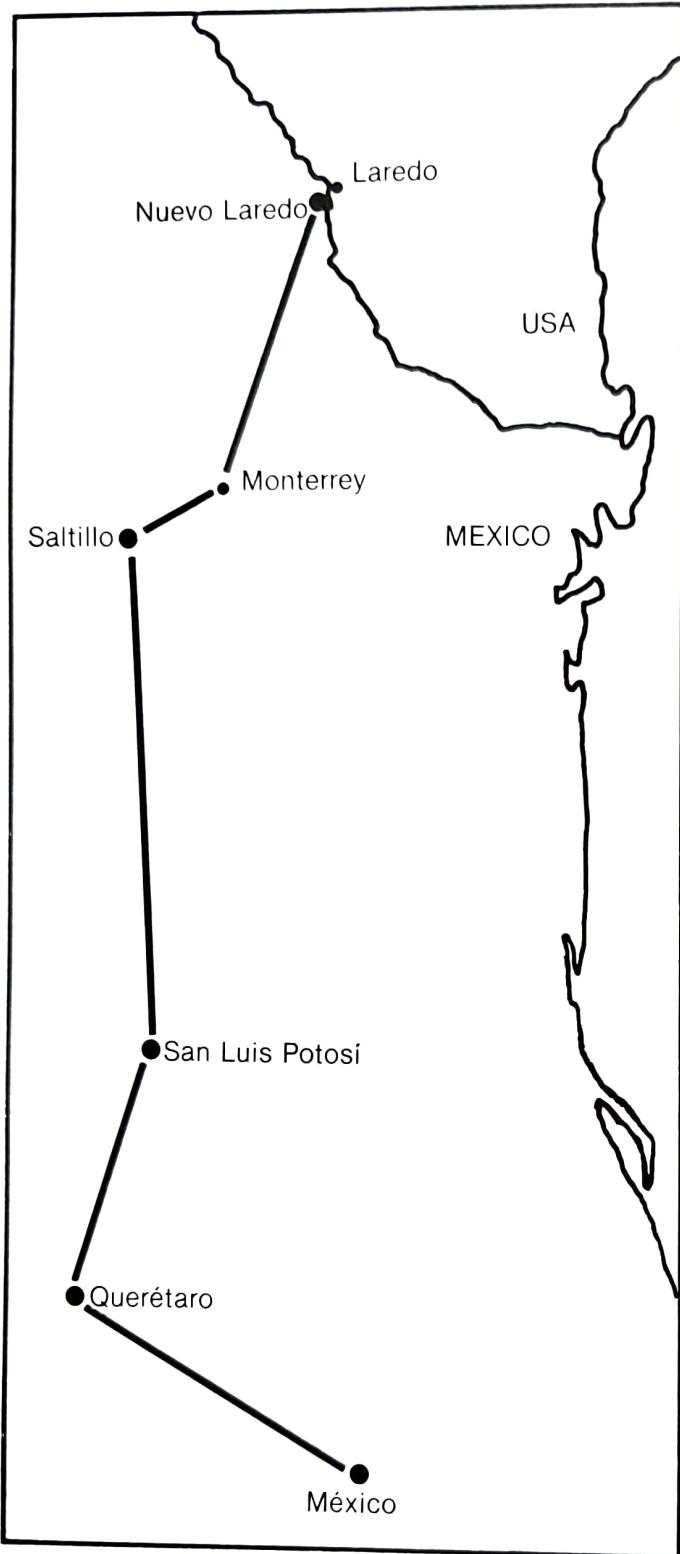
La Línea tenía por objeto enlazar a la Capital de la República con la frontera de Estados Unidos para transportar el correo aéreo, servicio que el progreso del país ya demandaba con urgencia.

De Nuevo Laredo, Tamaulipas, el correo pasaba la frontera a Laredo, Texas y allí enlazaba con el servicio aéreo postal norteamericano. Por este medio una carta depositada en la Ciudad de México o en cualquiera de la ruta de la Línea, llegaba en dos días a Nueva York, San Francisco, Los Angeles, Kansas City, Chicago, etc.

Los pilotos fueron destacados en base fija y cada quien volaba únicamente el tramo que le correspondía de ida y vuelta. Las bases estaban en México, San Luis, Saltillo y Nuevo Laredo.

Cuando estaba previsto el inicio de las operaciones, el fabricante Eddie Stinson decidió venir a México. En su viaje desde Detroit empleó un avión Stinson Junior y lo acompañaron en su desplazamiento el señor Enrique Schondoube, representante de la Stinson Aircraft Company en México y la aviadora norteamericana señorita Alice Pederson. Hicieron escalas en Little Rock, Houston, Brownsville y Tampico, llegando a la Capital de México el día 18 de septiembre, dos días después de inaugurarse la Línea.

Durante la primera quincena de septiembre de 1928 se hicieron numerosos vuelos para que los pilotos se identifica-



dad y sin accidentes, hasta el día 3 de abril de 1929 en que al producirse el levantamiento del general José Gonzalo Escobar contra el Presidente de la República Emilio Portes Gil y quedar en poder de los sublevados las plazas de Veracruz, Monterrey, Torreón y Saltillo, entre otras de menor importancia, la Secretaría de Guerra y Marina llamó a filas a los pilotos y requisó los aviones para hacer frente con todos los recursos disponibles a la rebelión.

Terminada la lucha, pilotos, aviones y mecánicos siguieron en el Ejército. En 1930 varios de los pilotos de la Línea Aérea Postal fueron recibidos en la Compañía Mexicana de Aviación gracias a su brillante historial, tanto en la aviación militar como en la civil. El decreto que obligaba a las compañías de aerotransporte nacionales a tener contratados únicamente a pilotos mexicanos por nacimiento, es de fecha posterior a que estos pilotos ingresaran en el transporte aéreo regular. Muchos de ellos llegaron a tener una considerable fama. Luis Boyer fue jefe de pilotos y gerente de Operaciones en Mexicana. Rodolfo Torres Rico y Arturo Jiménez Nieto fueron los primeros pilotos mexi-

ran con los aeroplanos, con los campos y con las rutas.

El día 16, aniversario de nuestra Independencia, se inauguró oficial y solemnemente el servicio regular de la Línea Aérea Postal entre México y Nuevo Laredo con escalas en las plazas ya mencionadas.

Este servicio postal estuvo en funcionamiento, con magnífica regulari-

canos en llegar a 15,000 y 25,000 horas de vuelo, respectivamente, y Jiménez Nieto se jubilaría de Mexicana siendo Gerente de Operaciones. Antonio Cárdenas Rodríguez regresaría a la ya llamada Fuerza Aérea Mexicana y fué el comandante del Escuadrón 201 ó Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana que combatió en el Pacífico del Sur durante la Segunda Guerra Mundial; posteriormente haría un vuelo por todo Iberoamérica y al fallecer ostentaba el grado de general.

A todos ellos debemos gratitud, admiración y respeto, pues fueron pilares, firmes y ciertos, de la industria más representativa del mundo moderno.

Quienes trabajaron en la Línea Aérea Postal y su nombre no ha pasado a la posteridad, son dignos de nuestro más sincero homenaje por su trascendental aportación en esfuerzo, entrega y talento, tanto más brillante y meritoria por cuanto que fué hecha en la humildad del anonimato.



Ingeniero Juan Guillermo Villasana, creador e impulsor de la Línea Aérea Postal.



C. Lazzari

POR LA REPUBLICA EN SESQUIPLANO

1928 es un año sumamente fructífero para la aviación mexicana y el vuelo de circunvalación a la República efectuado por el avión sesquiplano Azcárate de fabricación nacional, con el teniente coronel P.A. Gustavo León en los controles y como mecánico el teniente Ricardo González Figueroa, es una muestra importante de tal aseveración.

Constantemente tenían lugar acontecimientos de relieve ya que la actividad era permanente, tanto en el sector militar como en el civil, incluyendo la construcción de aviones.

El sesquiplano Azcárate voló de la Ciudad de México por Morelia, Colima, Guadalajara, Mazatlán, Culiacán, Estación Ortiz, Hermosillo, Mexicali, Nogales, El Paso (Texas), Chihuahua, Durango, Torreón, Monterrey, San Luis Potosí, Aguascalientes, León, Querétaro, Pachuca, Veracruz, Villahermosa, Ciudad del Carmen, Mérida, Campeche, Tuxtla Gutiérrez, San Cristóbal de Las Casas, Ixtepec y Oaxaca, para regresar de nuevo a la Ciudad de México el día 18 de diciembre de 1928 de donde había salido el 30 de septiembre

del mismo año, después de recorrer 10,986 kilómetros.

El diseñador y constructor

La prestigiosa tradición de México en materia de construcciones aeronáuticas se había perdido en los primeros años de la década de los veinte en que se importaron aviones franceses e ingleses, casi todos ellos desechos de la Primera Guerra Mundial. Los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, creados por Alberto Salinas Carranza y patrióticamente apoyados por Venustiano Carranza, habían pasado a ser un simple taller de mantenimiento.

El comandante del 14º Regimiento de Caballería, coronel Juan F. Azcárate, marchó a la Universidad de Nueva York a realizar los estudios de Ingeniero en Aeronáutica, apoyado por el gobierno dados sus conocimientos de ingeniería y su gran afición a la aviación.

Durante su estancia en la mencionada Universidad ganó un concurso patroci-



Prototipo del sesquiplano Azcárate.

nado por la institución docente y la fábrica Fairchild.

A su regreso a México, ya con el título de ingeniero en aeronáutica y el grado de general, fué nombrado director de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas. Dichos talleres dependían del Departamento de Aeronáutica Militar de la Secretaría de Guerra y Marina, de la que era titular el general Joaquín Amaro.

El general Azcárate puso en práctica todas sus teorías sobre aeronáutica obtenidas del conocimiento de la realidad mexicana y refrendadas con los estudios universitarios. Nuestro país, dadas su geografía, orografía y climas requería de aviones versátiles y sumamente económicos en su fabricación y operación, ya que se tenían pocos recursos.

Con un grupo de colaboradores el general Azcárate comenzó a trabajar en la ejecución del proyecto del nuevo avión para la Fuerza Aérea Mexicana que recibió la denominación de "Azcárate O-E-1".

El avión

130 El Sesquiplano Azcárate O-E-1 tuvo su

origen en el avión diseñado por el coronel Juan F. Azcárate durante su etapa de estudiante en la Universidad de Nueva York con el que ganó el concurso de diseño patrocinado conjuntamente por la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de dicha Universidad y la fábrica Fairchild Aviation Corporation de Estados Unidos.

Siguiendo su idea de fabricar aviones versátiles el O-E-1 era un avión militar para misiones de observación, bombardeo ligero, ametrallamiento de objetivos terrestres y enlace.

Sus características principales eran las siguientes:

Envergadura del ala superior: 15.54 mts.

Cuerda del ala superior: 2.16 mts.

Envergadura del ala inferior: 7.10 mts.

Cuerda del ala inferior: 1.73 mts.

Longitud: 9.60 mts.

Altura: 3.30 mts.

Superficie alar: 43 mts².

Peso vacío: 1040 kgs.

Carga útil: 1600 kgs.

Velocidad máxima: 160 kph.

Indice ascenso: 210 mpm.

Techo: 6700 mts.

Motor: BMW de 185 hp.

El avión tenía las tres cualidades que su diseñador y constructor consideraba esenciales para nuestras necesidades: resistencia estructural, techo de servicio considerable y amplio radio de acción. Todas estas características fueron comprobadas a satisfacción durante el vuelo a través de la República Mexicana en donde la máquina se enfrentó a todo tipo de condiciones climatológicas y orográficas, así como a toda clase de campos de aterrizaje, desde los mejor terminados hasta los más abruptos.

El avión estaba equipado con brújulas, cronómetros, indicador de velocidad, indicador de deriva y portacartas con el objeto de realizar "vuelos navegados", como se decía en aquella época.

El avión fue totalmente fabricado en los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, bajo la supervisión de su creador y director de dicho centro, general Juan F. Azcárate. Después de todas las pruebas de rigor, estáticas y de vuelo, así como de la confirmación de sus rendimientos, el avión quedó listo para el vuelo a través de toda la República, de costa a costa y de frontera a frontera.

Aunque este avión comenzó a construirse en 1927 y entró en servicio en 1928, el diseño del general Azcárate es anterior, de la misma época en que Breguet inició la construcción de sus sesquiplanos Serie 19 y Fokker del sesquiplano DXII, así que se trataba de un diseño de vanguardia.

El nombre de sesquiplano es para calificar al biplano cuyas alas inferiores tienen la mitad de envergadura que las superiores.

Objetivos del vuelo

El general Juan F. Azcárate, que era un enamorado de la aviación y de las grandes posibilidades que ésta ofrecía a México, empleó todo su poder de convencimiento para que las autoridades aprobaran la realización de un vuelo del O-

E-1 por todo el país con el que se lograrían numerosos fines.

Primero, demostrar las cualidades del avión en todas las condiciones posibles de geografía y clima. Nada mejor para ello que efectuar un vuelo a lo largo y ancho de la República en donde la máquina exhibiría realmente sus virtudes y defectos.

Segundo, promover la industria nacional, ya que un avión de manufactura local que viajara por todo el país, mostraría a los connacionales la capacidad para realizar aquí máquinas que se importaban.

Tercero, estimular y alentar el desarrollo de la aviación en todas sus manifestaciones para que las autoridades federales, estatales y mandos militares se percataran de los importantísimos servicios que la aviación podría prestar al país. No debe olvidarse que para los dos millones de kilómetros cuadrados de superficie de la República Mexicana, nuestro sistema de transporte se basaba aún en el ferrocarril, ya que apenas existían las primeras carreteras.

El sesquiplano Azcárate era también sumamente económico pues su construcción total requería de una inversión de diez mil pesos solamente y en vuelo de crucero consumía unos 30 litros por hora, en ambos casos la mitad del costo de los aviones que se empleaban en la Escuela Militar en esa época.

La tripulación

Para hacerse cargo del vuelo el general Juan F. Azcárate propuso a la jefatura del Departamento de Aeronáutica Militar al Tte. Cor. P.A. Gustavo G. León y como mecánico al subteniente Ricardo González Figueroa.

El piloto Gustavo León era originario de La Colorada, pueblo situado al noreste de la Sierra de Bacatete, Sonora. Entró a la Escuela Militar de Aviación en 1920 junto con Pablo L. Sidar y tuvo por compañeros, entre otros, a Roberto Fierro, Augusto Lagner, Alberto Nájera y Adán Gálvez Pérez. Por cierto que, en



Teniente Coronel P.A. Gustavo G. León.

aquellos tiempos en que los cadetes de la Escuela Militar de Aviación tenían muy pocos respaldos económicos y estaban muy lejos de parecerse a los del Colegio Militar, Fierro, Gálvez Pérez, León y Ramón Cisneros compartían un mismo uniforme de gala.

Tripulando aviones Morane, Farman, Avro y De Havilland participó en las acciones militares ocasionadas por la rebelión delahuertista (1923-24), campaña contra los yaquis (1925-26) y movimiento de los generales Serrano y Gómez (1927), siendo poseedor de una relevante hoja de servicios.

El teniente coronel Gustavo León fue seleccionado para tripular al "Azcárate O-E-1" y llevaría como mecánico al experimentado subteniente Ricardo González Figueroa. La presencia del mecánico era muy importante en este vuelo tan largo y de tantas etapas a través de



Subteniente mecánico Ricardo González Figueroa.

donde no había campos de aterrizaje, ni infraestructura alguna de soporte o mantenimiento. El avión tendría que aterrizar en campos improvisados, existiendo, además, la posibilidad de aterrizajes de emergencia en condiciones todavía más críticas. El mecánico tendría a su cargo el mantenimiento normal del motor y del avión, así como reparar los posibles percances que se presentaran por las carencias mencionadas.

Originalmente se había previsto que acompañara al piloto León el navegante comandante Ciro Orihueta, profesor de la materia en la Escuela. Como se verá, la sustitución del navegante por un mecánico, fue un gran acierto.

El vuelo

El exitoso vuelo no pudo tener un comienzo peor. El día 30 de septiembre de

1928 se inició el viaje y para ir de la Ciudad de México hasta Morelia, mas, al tratar de tomar altura para remontar el Monte de las Cruces, el motor se sobrecalentó y León tuvo que hacer un aterrizaje forzado en Salazar. El avión arrancó un poste metálico de telégrafos pero finalmente pudo detenerse sin estrellarse contra los pinos en un terreno sumamente abrupto y con zanjas. El radiador se había dessoldado por lo que se calentó y bajó su potencia impidiendo tomar la altura necesaria para pasar la sierra. El avión fue desarmado y transportado a los Talleres donde se le repararon un borde de ataque, un montante y el motor. El día 4 de octubre comenzó de nuevo el vuelo, lo que demuestra la resistencia del aeroplano y lo fácil que era armarlo y desarmarlo.

A las 10:30 de la mañana de ese día se reinició el viaje de circunvalación para llegar a Morelia a las 13:53. A causa de las fuertes lluvias no fué posible emprender el vuelo el día 5 y no fue hasta el 6 en que despegaron de Morelia con rumbo a Colima donde aterrizaron en un campo sumamente corto pero suficiente para las buenas cualidades del sesquiplano. De allí fueron a Guadalajara con buen tiempo y mejor vuelo. En la capital de Jalisco estuvieron los días 7 y 8 para el 9 salir hacia Mazatlán, donde estuvieron a punto de estrellarse por haber tenido que aterrizar en una marisma ya que el campo no estaba marcado y no lo pudieron encontrar. La etapa Mazatlán-Culiacán se inició a las 6 de la mañana del día 10 para aprovechar la densidad atmosférica pues el campo era sumamente corto. El despegue se hizo satisfactoriamente pero en ruta tuvieron muy mal tiempo con chubascos y vientos de costado que pusieron de manifiesto una defectuosa y el mecánico tuvieron que ingenieras para mantener el control lo que lograron con gran esfuerzo. Después de tres horas pesadísimas, incluyendo una pérdida total de orientación, llegaron a Culiacán donde fueron recibidos en

forma entusiasta, como había ocurrido en las demás ciudades de su itinerario.

Como debido a las lluvias el campo de Cajeme (hoy Ciudad Obregón) estaba enfangado, igual que Guaymas, el 13 salieron de Culiacán hacia Estación Ortiz para de allí el 17 continuar a Hermosillo. Gustavo León era conocido en esa natal y por haber estado allá buen tiempo cuando la campaña contra los yaquis. En la capital de Sonora estuvieron tres días para seguir el viaje hacia el norte el día 18 a las 4 de la mañana ya que se trataba de atravesar el desierto de Altar sin demasiado calor. Como era totalmente de noche la salida la hicieron con un automóvil colocado en la cabecera opuesta al despegue con sus faros encendidos. Poco antes de la mitad de la ruta amaneció y a las 4:40 horas de vuelo aterrizaron en Mexicali. Gustavo León fue llamado a Tijuana por el general Abelardo Rodríguez para que probara el "Baja California número 3" recién terminado de fabricarse. Por eso se retrasó la salida de Mexicali hacia Nogales hasta el día 1 de noviembre. En la ruta encontraron nieblas y agua. Por esta razón hubo un fallo en los magnetos y debieron hacer un aterrizaje en una reservación india a unos 20 kilómetros de la frontera, donde tuvieron algunas dificultades debido al desconocimiento del idioma (los indios no hablaban ni inglés ni español) pues fueron tomados por contrabandistas de licor. Arreglado el problema de identidad hubo que arreglar el larguero delantero del ala inferior derecha. Cansados por las caminatas, el esfuerzo para reparar los daños del avión y de los trabajos para medio preparar el terreno para el despegue, el día 4 a las 10 de la mañana salieron hacia Nogales, a donde llegaron después de solamente una hora de vuelo. En Nogales descansaron y el día 6 reinicieron el viaje hacia Ciudad Juárez, cuyo campo estaba en tan malas condiciones que debieron aterrizar en Fort Bliss, en El Paso, Texas. Fueron atendidos con toda defe-



Gustavo G. León, Juan F. Azcárate y Roberto Fierro, con otros pilotos, junto al sesquiplano Azcárate OE1.

rencia por parte de las autoridades americanas y mexicanas.

El día 8 de noviembre salieron de Fort Bliss hacia Chihuahua donde aterrizaron tras un vuelo de 3:05 horas de duración. El telégrafo les proporcionó un informe metereológico facilitado por el Observatorio Nacional de Tacubaya en el sentido de que había buen tiempo en la ruta entre Chihuahua y Durango. El día 10 a las 7 de la mañana emprendieron dicho trayecto y ya sobre Parral comenzaron las señales inequívocas de que el reporte había fallado. Sin embargo, Gustavo León pensó que en el trayecto hacia el sur el tiempo mejoraría por lo que continuó el vuelo tal y como estaba proyectado. La situación siguió empeorando y llegó el momento en que no se veía absolutamente nada. Gustavo León trató de retroceder para llegar a Canutillo donde había un campo de aterrizaje, pero fué imposible elegir algún camino ya

que el avión estaba atrapado entre montañas copadas de nubes. El motor comenzaba a fallar por la lluvia y se hizo necesario tomar una decisión: aterrizar en el primer lugar adecuado. En un llano con cierto declive el piloto León hizo un aterrizaje con mucho cuidado y magníficos resultados. Piloto y mecánico se abrazaron felices de estar "vivitos y coleando" después del tremendo susto.

Desesperadamente trataron de encontrar alguna ranchería o persona que les informara en donde se encontraban y cómo conseguir ayuda. Vagaron el resto del día perdidos sin encontrar nada ni nadie. Ateridos de frío, con las ropas mojadas, muertos de hambre y de miedo, pasaron la noche entre unas rocas esperando el momento en que cualquiera de los muchos animales de la región —después supieron que estaban en la Sierra de Promontorio— los atacara. Al día siguiente regresaron hasta el



10 aviones sesquiplanos Azcárate pasaron a formar parte de la Escuela Militar de Aviación donde por años trabajaron sin accidentes, por lo que los llamaron "los aviones blancos".

avión y, como no llovía aunque seguían las nubes, secaron adecuadamente los magnetos y decidieron ver si podían despegar, lo que lograron felizmente y después de 25 minutos de vuelo divisaron la Hacienda de San José de Basoco, aterrizando en unos terrenos de labor bastante pedregosos donde rompieron una rueda. Después de comer opíparamente y de arreglar la rueda, salieron hacia Durango donde se les esperaba desde el día anterior. Los días 12 y 13 permanecieron en Durango reposando fuerzas después de la accidentada etapa anterior.

El día 14 de noviembre volaron hacia Torreón aterrizando en una calle de la Ciudad Militar pues el campo estaba en reparación. En la siguiente escala, Saltillo, encontraron a varios de los pilotos que, procedentes de la escuela Militar, trabajaban en la Línea Aérea Postal que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tenía establecida entre la Ciudad de México y Nuevo Laredo, Tamaulipas, una de cuyas escalas era precisamente la capital de Coahuila. El día 16 volaron a Monterrey y el 17 salieron con destino a Ciudad Victoria, pero como no había lugar adecuado para aterrizar con garantías de seguridad regresaron a Monterrey para el 18 conti-

nuar hacia San Luis Potosí en donde fueron recibidos por el gobernador, el general Juan F. Azcárate, constructor del avión, autoridades locales y una gran



Gustavo G. León en campaña.



El sesquiplano empleado en el vuelo de circunvalación estuvo colocado en el Museo de Aeronáutica. Ni avión ni museo existen actualmente.

cantidad de público. El 21 se fueron hacia Aguascalientes desde donde continuaron el mismo día hacia León. El 22 viajaron hasta Querétaro, después de sobrevolar Guanajuato y el 24 fueron a Pachuca. El día 25 salieron de la capital del Estado de Hidalgo con el deseo de llegar a Veracruz, pero como esta ciudad estaba totalmente cubierta de nubes regresaron a Pachuca para nuevamente, esta vez a causa del fuerte viento, desviarse de la ruta y aterrizar en Balbuena, en la Ciudad de México, después de 4:45 horas de vuelo y con solamente 10 litros de combustible en los tanques.

El día 1 de diciembre salieron hacia Veracruz nuevamente llegando también sobre una capa por lo que hicieron un descenso en el mar para alcanzar el campo de Tejería, de la Compañía Mexicana de Aviación. El día 4 prosiguió el sesquiplano su viaje hasta Villaher-

mosa y el 6 hacia Ciudad del Carmen. Aquí hubo necesidad de hacer una nueva reparación debido a la rotura del larguero delantero del ala inferior izquierda. El día 8 continuaron hacia Mérida. El plan original era seguir hasta Payo Obispo (hoy Chetumal) pero los tripulantes fueron advertidos de las pésimas condiciones del campo por lo que regresaron a Villahermosa por Campeche y Ciudad del Carmen, para desde allí entrar a Chiapas. El día 13 salieron de Villahermosa hacia Tuxtla Gutiérrez, viaje que resultó bastante ajetreado por el mal tiempo que los obligó a volar encañonados por el Río Grijalva. El día 15 siguieron hasta San Cristóbal de Las Casas y el 16 comenzaron el regreso hacia el Norte para aterrizar en San Jerónimo (Ixtepec). El día 17 fueron a Oaxaca por lo que tuvieron que ascender a 14 mil pies para cruzar la sierra.

CIUDADES VISITADAS POR
EL SESQUIPLANO AZCARATE
EN SU VUELO DE CIRCUNVALACION
DE LA REPUBLICA MEXICANA.



El día 18 de diciembre fué la llegada a la Ciudad de México procedentes de Oaxaca y los exitosos exploradores fueron recibidos con toda emotividad por los jefes y compañeros así como mucho público que se dió cita en el Campo de Balbuena.

El viaje de 36 etapas, más de diez mil kilómetros de recorrido y casi 80 horas de vuelo efectivo, fueron todo un éxito ya que sirvieron sobradamente para al-

canzar los objetivos fijados.

El que este éxito, como tantos otros obtenidos a costa de sacrificios de muchos mexicanos, no fuera cabalmente aprovechado para crear una poderosa y sólida industria aeronáutica, es cuestión que se sale del tema de este trabajo. Por lo que respecta a las alas mexicanas, éstas habían sabido comportarse como correspondía a su compromiso de honor.



LA CONQUISTA DE UNA RUTA

La Compañía Mexicana de Aviación tiene actualmente 24 vuelos semanales que unen a la Ciudad de Mérida con la Capital de la República en un tiempo de 1 hora 25 minutos y en cada viaje puede transportar 155 pasajeros o 315, según se trate del Boeing 727-200 o del McDonnell Douglas DC-10-15. Además, la capital de Yucatán está unida, a través de Mexicana y de otras aerolíneas, con numerosas ciudades del país y del extranjero, pero no siempre las comunicaciones entre la Ciudad Blanca y la capital de la República Mexicana fueron tan rápidas, tan cómodas y tan eficientes. Antes...

La Península de Yucatán y, por tanto, los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, estaban íntimamente fundidos en el mismo devenir histórico de la República Mexicana, pero físicamente estaban lejos, muy lejos. En muchos aspectos era como si se tratara de otro México. Mérida, como centro cultural, comercial e industrial de la región era el eje que polarizaba ese otro México. Los meridianos para sus negocios, viajes de recreo y estudio tenían mejores comunicaciones con Nueva

Orleans y la Habana que con la Ciudad de México. Pero...

La aviación comenzaba a hacer milagros y uno de ellos sería la integración física de Yucatán con el resto del país.

Los pioneros

Después de la segunda exhibición de la Moisant International Aviators en la Ciudad de México, con tanto éxito, el empresario yucateco Fernando Barbachano Bolio contrató a dos pilotos de ese grupo, Geo M. Dyot y Patrick Hamilton para que presentaran un espectáculo aéreo en Mérida durante los días 2, 4 y 5 de febrero de 1912. Desde Nueva Orleans viajaron los pilotos, con implementos, aviones y mecánicos llegando a Progreso el día 27 de enero.

El espectáculo ofrecido no fue todo lo espectacular que se esperaba por una serie de problemas: falta de lugar adecuado para las operaciones aéreas, demasiado viento y si bien es cierto que Dyot realizó algunos cortos vuelos en las playas de Progreso, también lo es que por incumplimiento de contrato los dos

pilotos dieron con sus huesos en la cárcel de la que salieron en forma un tanto rocambolesca para regresar a Estados Unidos.

Con motivo de las operaciones que el Ejército Constitucionalista, al mando del general Salvador Alvarado, emprendió en 1915 para someter al secesionista Argumedo, tomó parte en la llamada "Campaña de Campeche y Yucatán" la escuadrilla aérea dirigida por el mayor Alberto Salinas Carranza. Una vez que entraron los constitucionalistas en Mérida la flotilla se instaló en los talleres de Líneas Unidas de los Ferrocarriles de Yucatán. Por orden del general Alvarado hubo que hacer un vuelo sobre la ciudad y se eligió el campo de beisbol "El Fénix" como base de operaciones. Se ensambló uno de los aviones Bleriot y el piloto Jorge Pluffea realizó un exitoso viaje sobre la capital de Yucatán entre el entusiasmo de la multitud.

Pero todo esto estaba muy lejos aún de constituirse en un sistema de transporte.

En 1927 el industrial alemán residente en México, Enrique Schondoube, formó la empresa "Aero-Lloyd" y trajo a México un hidroavión Dornier Merkur con el que planeaba prestar servicio de transporte de correo y pasajeros entre Veracruz y Progreso, tocando en todas las ciudades importantes del litoral.

El hidroavión, bautizado "El Golfo" y al mando del piloto Fritz Bieler, salió de Veracruz e hizo escalas en Puerto México, Frontera, Laguna del Carmen, Campeche y llegó a Puerto Progreso el día 12 de mayo. En cada puerto se entretuvieron más de un día haciendo vuelos de demostración para que el público en general y las autoridades locales en particular, tuvieran oportunidad de admirar el nuevo medio de transporte; pero el tiempo efectivo de vuelo había sido de solamente 6 horas con 30 minutos contra las 36 horas que empleaba el vapor que viajaba directo de Veracruz a Progreso. Lamentable-

mente, debido a una fuerte marejada y a falta de abrigo, en el viaje de regreso el hidroavión capotó en la barra del Gríjala quedando inutilizado aunque no hubo que lamentar víctimas personales. Pero con "El Golfo" se habían roto también muchas esperanzas.

Los primeros pasajeros aéreos

El año de 1928 llevaría una nueva emoción aérea a Mérida. Resulta que el día 13 de agosto dos importantes pasajeros perdieron el vapor Havana en el que debían de haber embarcado en Veracruz. A alguien se le ocurrió pensar que si los pasajeros viajaban en avión llegarían a Progreso antes que el barco y allí lo podrían abordar para seguir a su destino.

Desde 1924 operaba en Tejería (cerca de Veracruz) una aerolínea que ya transportaba pasajeros en sus aviones entre México, Tejería, Tuxpan y Tampico. Se llamaba Compañía Mexicana de Aviación. Y en efecto, los pasajeros contrataron los servicios de la aerolínea para viajar hasta Progreso hacia donde salieron ese mismo día pero a hora avanzada por lo que el Fairchild Ciudad de Tampico, tripulado por el capitán C.J. "Robbie" Robinson, aterrizó en Minatitlán para pasar la noche y al día siguiente, de madrugada, continuar el viaje a Puerto Progreso en donde, no sin grandes dificultades, el piloto pudo aterrizar en la playa.

Los pasajeros llegaron antes que el barco y las autoridades de Mérida invitaron a Robinson a visitar la ciudad y le enseñaron el campo "El Fénix" en donde había operado Pluffea solicitándole que no se marchara a Veracruz sin antes hacer una escala en la capital. Así lo hizo Robinson quien efectuó dos vuelos sobre la ciudad de Mérida transportando en ambas ocasiones a personalidades del gobierno, la industria y el comercio.

Este vuelo de demostración del capitán Robinson no debe causar extrañeza, antes al contrario, era cosa común en



Fritz Bieler, George L. Rhil, Humberto Monteforte y Bradley Robinson junto al Fairchild de Mexicana.

las aerolíneas pioneras que tenían que sembrar confianza en "los pájaros de acero".

Los exploradores

El señor Schondoube, el mismo de "El Golfo", Fritz Bieler, también piloto del hidroavión y otros inversionistas mexicanos fundaron la Compañía de Navegación Aérea que disfrutaba del contrato número 6 y concesión 5 otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas al señor Schondoube para establecer una ruta aérea a Mérida. Esta vez lo harían con aviones terrestres ya que la experiencia de los hidroaviones había sido negativa.

Con el avión Stinson Detrotter con el que Fritz Bieler había volado de Canadá a México sin escalas recientemente, ahora bautizado como "Capitán Carranza" en homenaje al aguilucho



Funcionarios del Gobierno de Yucatán, del Ayuntamiento de Mérida y de la Cía. Mexicana de Aviación el día 3 de octubre de 1928 junto al Fairchild.

caído cuando conquistaba la gloria, los señores Bieler y Schondoube salieron del campo de Balbuena transportando una valija de correo. Hicieron escala en Minatitlán para cargar combustible y siguieron hasta Mérida donde aterriza-



Tren eléctrico de la Mexicana que unía Veracruz con Tejería.

ron en "El Fénix" a las 18 horas el 28 de agosto de 1929. El viaje de regreso lo hizo el "Capitán Carranza" en vuelo directo por lo que hubo de trasladarse el avión a una playa despejada ya que con los 680 litros de combustible no podía despegar del viejo campo.

El vuelo Mérida-México directo se hizo el día 2 de septiembre transportando también 50 kilogramos de correo, logrando un tiempo de 8 horas y 18 minutos. Las autoridades de Yucatán, las

de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y hasta el propio Presidente de la República, licenciado Emilio Portes Gil, mostraron su satisfacción por tan importante vuelo que había acercado, como nunca había ocurrido antes, a Yucatán con la Capital de la República.

El vuelo de exploración había resultado exitoso en un avión de cuatro plazas y semideportivo. Pero una línea regular requería también de otras muchas cosas, además de un avión de mayor capacidad. Esas muchas cosas y los aviones los tenía la Compañía Mexicana de Aviación que recibió a los señores Schondoube y Bieler como accionistas y la Mexicana se hizo cargo del servicio que fué posteriormente respaldado con el contrato número 12 y la concesión número 11 otorgados el día 22 de noviembre de 1928 autorizando a la empresa a volar de Tejería a Mérida con escalas intermedias.

Servicio regular

El día 15 de agosto de 1928 a las 8:30 de la mañana despegaron del campo de Tejería, Veracruz, los aviones Fairchild "Ciudad de Veracruz" al mando del capitán C.J. Robinson y "Ciudad de Tuxpan" al mando del capitán W.W. Bradley. Como pasajeros, repartidos entre ambos aviones, viajaron los señores Cosme Hinojosa, director general de Correos; George L. Rhil, presidente de Mexicana de Aviación; licenciado Gustavo Espinosa Mireles, vicepresidente de Mexicana; José Chávez, jefe del Departamento de Estafetas de la Dirección General de Correos y los periodistas Rómulo Velasco de "Excelsior", Demetrio Bolaños de "El Universal" y Clarence Dubose de la agencia Associated Press.

Se hicieron escalas en Minatitlán, Villahermosa y Laguna del Carmen para llegar a Mérida a las 3 de la tarde, después de 6:30 horas de vuelo efectivo.

La recepción tributada por la ciudad de Mérida fue realmente memorable. El

Compañía Mexicana de Aviación, S. A.

Edificio Woodrow, 2o. Piso MEXICO, D. F.

Servicio Regular Diario de Correo, Pasaje y Express entre México, Tampico y Brownsville y un Ramal entre Tampico y Tuxpan

Horario.					
Llega 7:45	Méjico	Llega 13:45	Llega 12:55	Brownsville	Sale 8:30
Llega 10:00	Tampico	Sale 11:30	Sale 12:30	Tampico	Llega 15:15
Sale 10:25	"	Llega 11:00	Llega 12:45	Tuxpan	Sale 14:00
Servicio Trísemanal entre Veracruz (Tejería) y Mérida con Escalas en Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen y Campeche					
Horario.					
Sale 8:15	Tejería	Llega 13:40	Llega 12:15	Ciudad del Carmen	Sale 9:55
Llega 9:45	Minatitlán	Sale 12:00	Sale 12:25	"	Llega 9:45
Sale 10:45	Villahermosa	Llega 11:00	Sale 12:45	Campeche	Sale 10:45
Llega 11:00	"	Sale 11:00	Sale 12:50	Mérida	Llega 8:10
Sale 11:15	"	Llega 11:45	Llega 14:55	"	Sale 7:00

PRECIOS DE PASAJE, ORO NACIONAL

Entre	Méjico	Tampico	Brownsville
Méjico, D. F.	\$ 125 —	\$ 200 —	\$ 150 —
Brownsville	\$ 125 —	\$ 150 —	\$ 100 —

Entre Tampico y Tuxpan
Entre Méjico, D. F. y Tuxpan \$ 150.00

Tarifa	Tejería	Minatitlán	Villahermosa	Ciudad del Carmen	Campeche	Mérida
Tejería	\$ 100 —	\$ 100 —	\$ 150 —	\$ 175 —	\$ 150 —	\$ 200 —
Minatitlán	\$ 100 —	\$ 100 —	\$ 150 —	\$ 175 —	\$ 150 —	\$ 200 —
Villahermosa	\$ 100 —	\$ 100 —	\$ 150 —	\$ 175 —	\$ 150 —	\$ 200 —
Ciudad del Carmen	\$ 100 —	\$ 100 —	\$ 150 —	\$ 175 —	\$ 150 —	\$ 200 —
Campeche	\$ 225 —	\$ 150 —	\$ 150 —	\$ 150 —	\$ 150 —	\$ 150 —
Mérida	\$ 200 —	\$ 100 —	\$ 150 —	\$ 150 —	\$ 150 —	\$ 150 —

Boleto de viaje redondo con descuento de 10%, excepto en el Ramal de Tampico a Tuxpan. Se conceden 15 (quince) kilos de equipaje libre a cada pasajero y cualquier exceso reembolsable se puede transportar cobrándose en la siguiente forma:

Méjico a Brownsville	\$ 7.25 por kilo	Tampico a Brownsville	\$ 1.75
Méjico a Tampico	\$ 1.50	Tampico a Tuxpan	\$ 1.00

En la ruta de Veracruz (Tejería) a Mérida, el exceso de equipaje se cobra a razón de \$2.00 por kilo, entre cualesquier punto de esa ruta.

PIDA USTED POR TELEFONO INFORMES DETALLADOS. GUSTOSAMENTE SE LE PROPORCIONARAN.

TELEFONOS:

Ericsson 1-41-01 y 1-41-18 Mexicanas 15-37 y 15-47 Neri



El trimotor Ford inauguró el servicio México-Mérida con escalas.

gobernador de Yucatán en tan señalada ocasión dijo, entre otras cosas, estas emotivas palabras: "Considero el acto de hoy lo más trascendental que se ha hecho para acercar real y definitivamente la Península de Yucatán al resto de la República, de la que por largos años permanecimos aislados".

El ingeniero Miguel Ortiz Monasterio, en la edición de la revista Aviación de noviembre de 1928, decía textualmente: "Mérida recibió a los viajeros con grandes muestras de regocijo y en todas formas demostró su entusiasmo. Los agasajos se sucedieron sin interrupción y tanto el mundo oficial como el pueblo yuquateco, hicieron palpable al grupo de aeronautas, en cuanto se aprecia en aquella región el esfuerzo que el establecimiento del servicio postal y de

pasajeros representa para el engrandecimiento de la Nación y de la Patria Chica".

El día 15 de octubre de 1928 el Fairchild "Ciudad de Mérida" comenzó a volar la ruta con regularidad. Este primer servicio a Mérida se prestaba tres veces por semana y la Mexicana de Aviación estableció un convenio con el Ferrocarril Mexicano de tal forma que los pasajeros de México a Mérida viajaban de noche en el tren a Veracruz y de allí seguían por la ruta del Golfo en avión. Y a la inversa.

El impresionante sistema montañoso central (Popocatépetl, Iztaccíhuatl y Citlaltépetl) eran todavía una barrera infranqueable para los Fairchild.

Los precios de la ruta, en pesos oro, eran los siguientes: Tejería-Minatitlán 143



Trimotor Ford de Mexicana.

100 pesos; Minatitlán-Villahermosa 50 pesos, Villahermosa-Carmen 50 pesos, Carmen-Campeche 100 pesos y Campeche-Mérida 50 pesos. De Tejería a Mérida se pagaban 250 pesos. Los boletos de viaje redondo tenían un descuento del 10% y se aceptaban 15 kilogramos de equipaje por pasajero aunque "cualquier exceso razonable" se podía transportar pagando 2 pesos por kilogramo.

El avión salía de Tejería a las 8:15 de la mañana y llegaba a Mérida a las 15:55. Don Emilio Ayala, en su "Historia de la Mexicana de Aviación" dice que la puntualidad del servicio fue tal que en los lugares de la ruta los campesinos y pescadores sabían la hora por el paso del avión.

La penúltima etapa

Con la incorporación de la Compañía Mexicana de Aviación al sistema Panamericano que capitaneaba la Pan American Airways, la empresa mexicana recibió una buena inyección monetaria y se incorporaron nuevos aviones. Eran los ya famosos trimotores Ford, totalmente metálicos, equipados con moto-

res Wasp SC, radiales de 9 cilindros que daban 420 hp. cada uno. Su peso al despegue era de casi cinco mil kilogramos, tenía un techo de servicio superior a los 5,000 metros, una velocidad de crucero de 152 kph. y llevaba dos tripulantes y 11 pasajeros.

El 16 de febrero de 1929, a las 5 de la mañana, despegó del ya Puerto Central Aéreo de la Ciudad de México un poderoso trimotor Ford de Mexicana que unía por aire por primera vez la capital de la República con la Ciudad de Mérida con escalas en Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Ciudad del Carmen y Campeche.

Para entonces Mexicana ya había construído un nuevo campo de aviación en la carretera de Mérida a Umán, ya que los trimotores no hubieran podido operar en el legendario "El Fénix".

La llegada del vuelo estaba prevista para las 3:30 de la tarde y fue impresionante la cantidad de gente que acudió al campo de aviación valiéndose de todos los medios de transportación imaginables.

El trimotor fue tripulado por los capi-

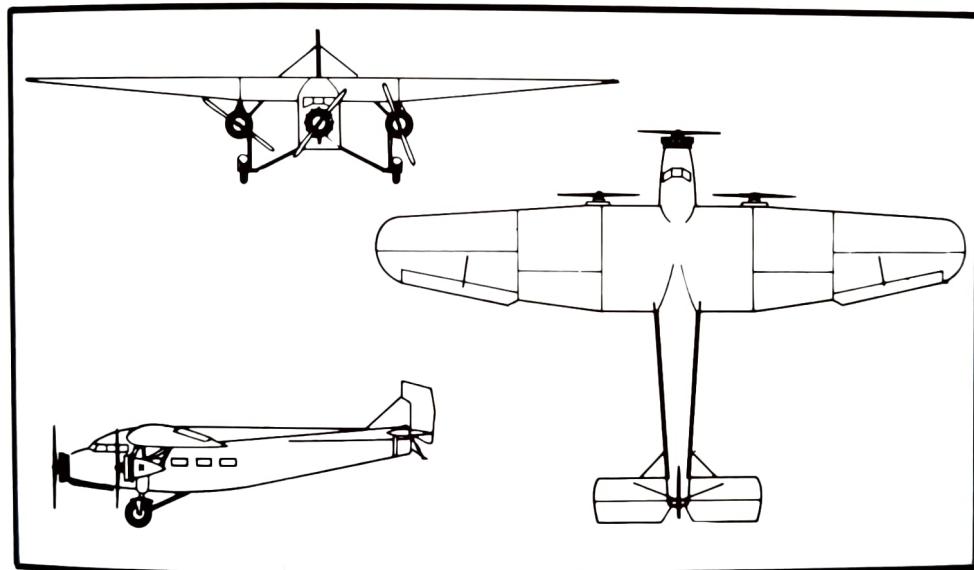
tanes C.J. Robinson como comandante y Kennet F. Hoffman como copiloto. Entre los viajeros se encontraban el ingeniero Francisco Terminel, subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas; el licenciado Gustavo Espinosa Mireles, vicepresidente de Mexicana; el mecánico W. Borah, y como pasajeros los señores John Widenoam, W.S. Breuer y el coronel Pablo Sidar, que había dejado su avión accidentado cerca de Villahermosa.

Relatar estos acontecimientos 58 años después es relativamente fácil. Pero verter en cada página, en cada línea,

en cada palabra, el espíritu de aventura, la temeraria audacia, la tenacidad hasta el sacrificio de aquellos pioneros, es más difícil.

Quede nuestro modesto esfuerzo en traer a las nuevas generaciones el recuerdo de los aventureros, de los audaces, de los temerarios y de los eforzados, para que podamos decir con ellos, como dijo Antoine de Saint Exupery, otro legendario:

“No pedimos ser eternos;
pedimos tan sólo ver
que los actos y las cosas
no pierdan de repente su sentido...”





C. Fazzari

EL NUEVA YORK — MEXICO DE ROBERTO FIERRO

El general Roberto Fierro Villalobos es una de las personalidades más controvertidas de nuestra aviación, tanto por la flama de su carácter, como por la gran cantidad de hechos aeronáuticos importantes de los que ha sido protagonista.

La forja de un carácter

A los 16 años Roberto Fierro Villalobos se incorporó a la Revolución en su estado natal, Chihuahua, y al culminar esta etapa ascendió a Capitán II de Caballería. Ingresó en la Escuela Militar de Aviación y al terminar sus estudios egresó con el título número 87 y el grado de Teniente Piloto Aviador. Su vida, desde entonces, estaría siempre ligada a la aviación. Como piloto participó en numerosos hechos de armas como la rebelión de Estrada, la sublevación de los yaquis, la rebelión del general Serrano, el alzamiento escobarista y el movimiento cristero.

En lo que se refiere a vuelos de distancia, en el avión Baja California Número 2, voló directo Mexicali-Méjico y

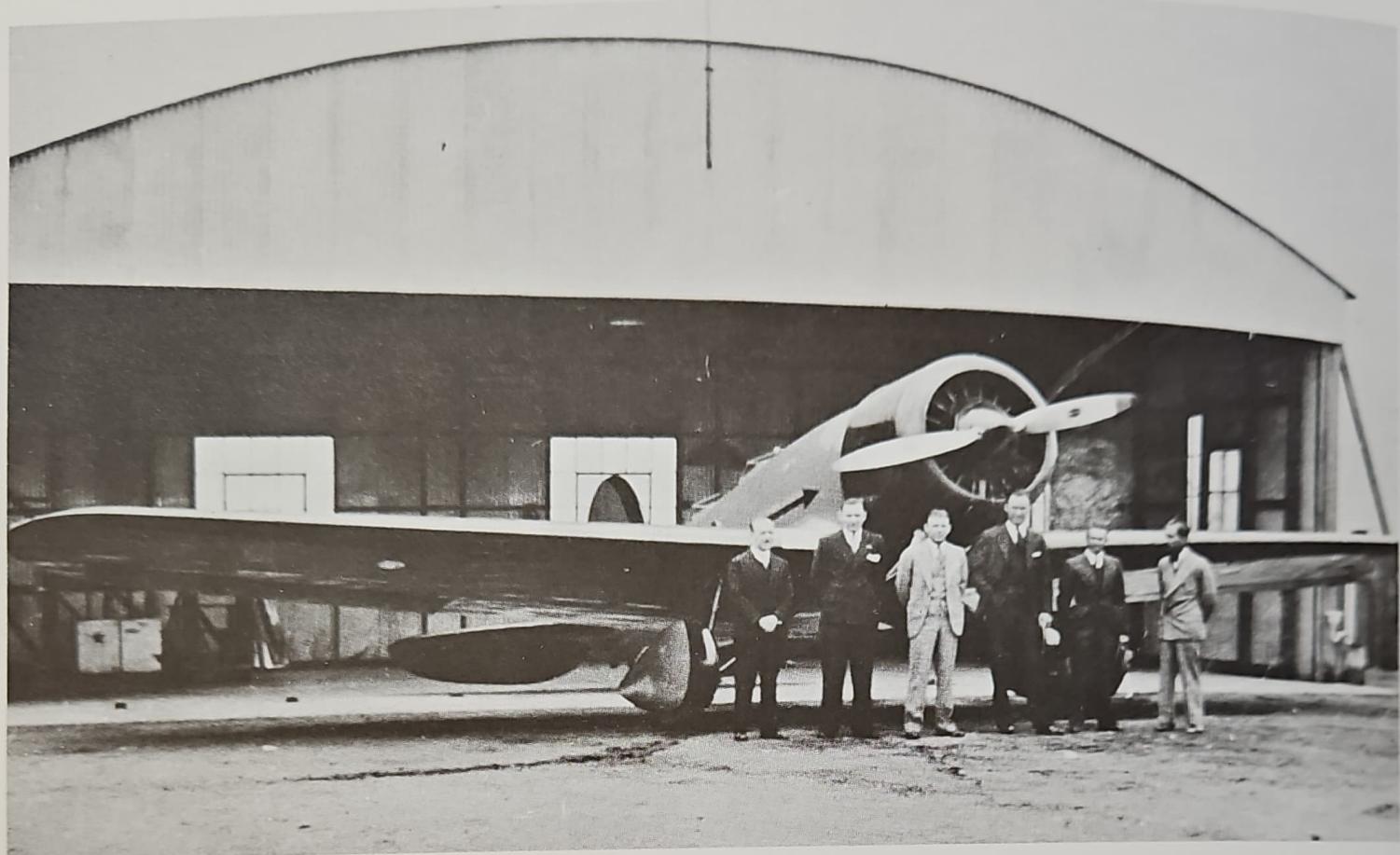
luego hizo un periplo por el Caribe y Centroamérica que abarcó los siguientes países: Cuba-Belice-Guatemala-El Salvador-Costa Rica y Panamá y que relatamos en otro capítulo de este libro.

Los vuelos de distancia, llamados “raids aéreos”, acaparaban la atención del mundo y casi todos los países apoyaban a sus más notables pilotos para realizar grandes hazañas, en cuyo intento muchos hombres perdieron la vida.

En México se integró un comité pro-vuelo para patrocinar la compra de un avión con el que Roberto Fierro Villalobos habría de viajar sin escalas de Nueva York a México, para después continuar hacia Madrid, capital de España, con escalas en Natal (Brasil) y Dakar (Senegal).

El comité estaba integrado por el licenciado Gustavo Espinosa Mireles, vicepresidente de la Compañía Mexicana de Aviación; Manuel Ramírez Cárdenas, redactor de “El Universal” y el piloto Adán Gálvez Pérez.

Después de una intensa campaña a nivel nacional el pueblo mexicano respondió con generosidad dada la con-



Roberto Fierro y Arnulfo Cortés en la fábrica Lockheed.

fianza que inspiraba Roberto Fierro como piloto.

La situación en México, desde el punto de vista aeronáutico y político, estaba bastante excitada por la reciente muerte del capitán Emilio Carranza y porque el gobierno preparaba y patrocinaba el vuelo de Sidar y Rovirosa a Buenos Aires. El momento sicológico nacional no favorecía en nada a Roberto Fierro. Este, entre cuyas virtudes destacaba el ser un estudioso de la aviación, se marchó a Estados Unidos enviado por Mexicana de Aviación para recibir un curso de "vuelo ciego" que ahora llamamos vuelo por instrumentos y que en aquella época era un lujo que estaba muy lejos de las posibilidades de la mayoría de los pilotos del mundo.

Terminado el curso Fierro marchó a Burbank, California, en donde se encontraba la fábrica Lockheed Aircraft Corporation en la que estaban construyendo el avión encargado por el Comité para el histórico vuelo.

El monomotor Lockheed Sirius fue probado en vuelo por Fierro y su mecánico Arnulfo Cortés. Ambos lo encontraron a satisfacción y programaron un vuelo desde Los Angeles a Nueva York para terminar de identificarse con las características del avión y llegar a dominarlo plenamente para poder salir airoso de cualquier emergencia.

De Nueva York a México

El avión fué bautizado con el nombre de "Anáhuac" y llegó a la ciudad de Nueva York, concretamente al Campo Mitchell, el día 8 de junio de 1930.

En el campo el avión fue revisado por mecánicos norteamericanos a quienes en México, por una mezcla de ignorancia y sentimentalismo, se les había culpado de sabotaje hacia el avión de Emilio Carranza.

El avión quedó listo para el vuelo y los mexicanos Fierro y Cortés solamente esperaban las informaciones meteorológicas para que en cuanto hubiera



El Lockheed Sirius "Anáhuac".

condiciones favorables iniciar el vuelo hacia la Ciudad de México.

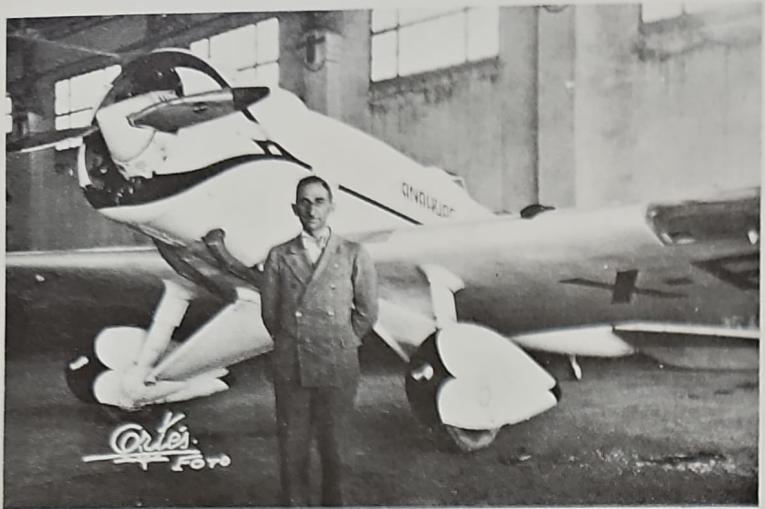
A las 8:00 de la mañana del día 20 de junio de 1930 el servicio meteorológico de Washington informó a Roberto Fierro que "habría buen tiempo en toda la ruta, durante las próximas 24 horas".

Fierro y Cortés se trasladaron a Garden City, muy próximo al campo Mitchell, donde pasarían la última noche de descanso para emprender vuelo a las primeras horas del día 21. Cortés con los mecánicos norteamericanos dió una última y definitiva revisión al avión confirmando su perfecto estado, lo cargaron de combustible y quedó listo para el vuelo.

A las 3:30 horas de la madrugada del día 21 los mexicanos se levantaron y fijaron la hora de salida a las 5:00. Había en el hotel funcionarios de la embajada mexicana, amigos de Fierro, algunos mexicanos residentes en Nueva York, militares norteamericanos y periodistas. Cuando el coronel Roberto Fierro, confirmó a la prensa la hora de la salida en su interior se pusieron en marcha un



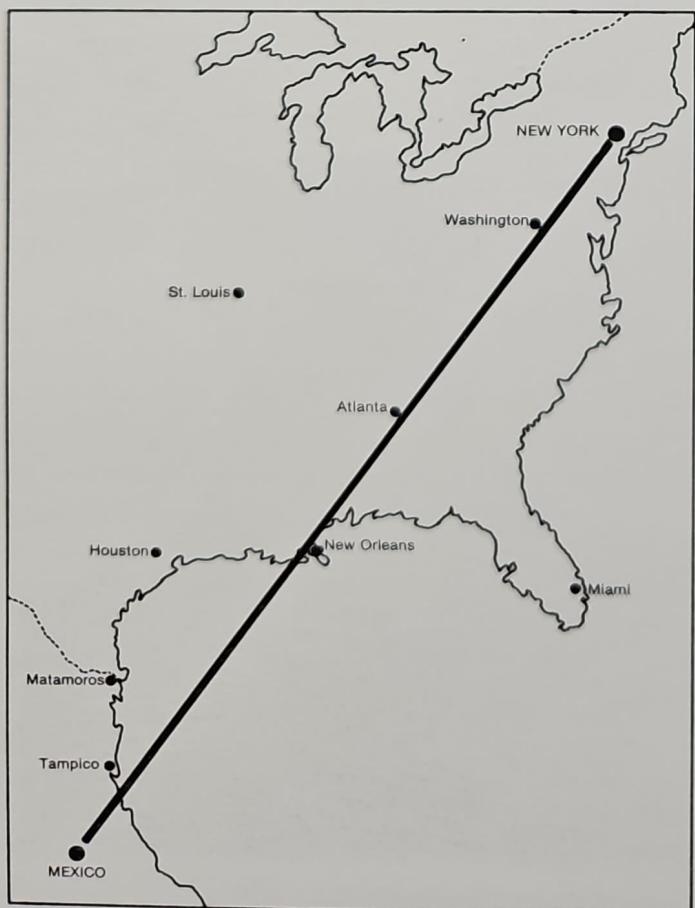
Roberto Fierro Villalobos.



Arnulfo Cortés acompañó a Fierro en su vuelo.

sin fin de emociones pensando en la familia, en México, en la aviación mexicana y en los riesgos del viaje. Pero, con una resolución enorme, se confirmó a sí mismo que la carta ya había sido juggedada y ordenó sacar el avión del hangar. Cortés puso en marcha el motor para calentarlo durante 25 minutos y revisó por última vez el funcionamiento de todos los instrumentos.

A las 5:00 horas del día 21 de junio Fierro aceleró y el avión comenzó a



deslizarse lenta pero majestuosamente a lo largo de la pista. Como iba muy cargado para tan largo vuelo con 450 galones de combustible y 25 de aceite, necesitó de casi mil metros para despegar.

Apenas iniciada la toma de altura el avión entró en una espesa capa de niebla en la que habría de volar por más de dos horas. Aquí fueron muy útiles los conocimientos que Roberto Fierro había adquirido en el "vuelo ciego". Aún de noche salieron de la capa de niebla y prosiguieron el vuelo sobre ella poniendo rumbo a Montgomery, Alabama, tal y como se había trazado en el plan de vuelo que estaban cumpliendo rigurosamente.

La niebla y la baja temperatura de la noche en esas alturas tenían medio congelados a los mexicanos. Por fin se hizo de día y el sol comenzó a calentar pasando a la cabina una acogedora tibieza. Fierro, ya desentumecido, quiso tomar café de uno de los termos que llevaban con ellos. Gritó a Arnulfo Cortés que tomara el doble control del avión y él destapó el termo. En ese momento el avión se hundió sin control en una corriente descendente con gran susto para los dos intrépidos viajeros. Fierro tomó los controles, no sin antes haberse quemado con el café derramado y logró dominar el avión sin más contratiempo.

Culmina la hazaña

Sobre Pensacola, Florida, el "Anáhuac" comenzó a volar sobre el Golfo de México, con rumbo a la patria, pero haciendo frente a fuertes vientos que reducían la velocidad del avión a unas 40 ó 50 millas efectivas.

Entraron en territorio nacional por So-
to la Marina, Tamaulipas, después de
cruzar el Golfo en diagonal. Allí enfilaron
hacia Pachuca, Hgo., como último
punto de recalada hacia la Ciudad de
México. Los fuertes vientos de frente
continuaron hasta llegar al Estado de Hidalgo, donde se encontraron con cielo
nublado y lluvia.



Magnífico fue el recibimiento en México.

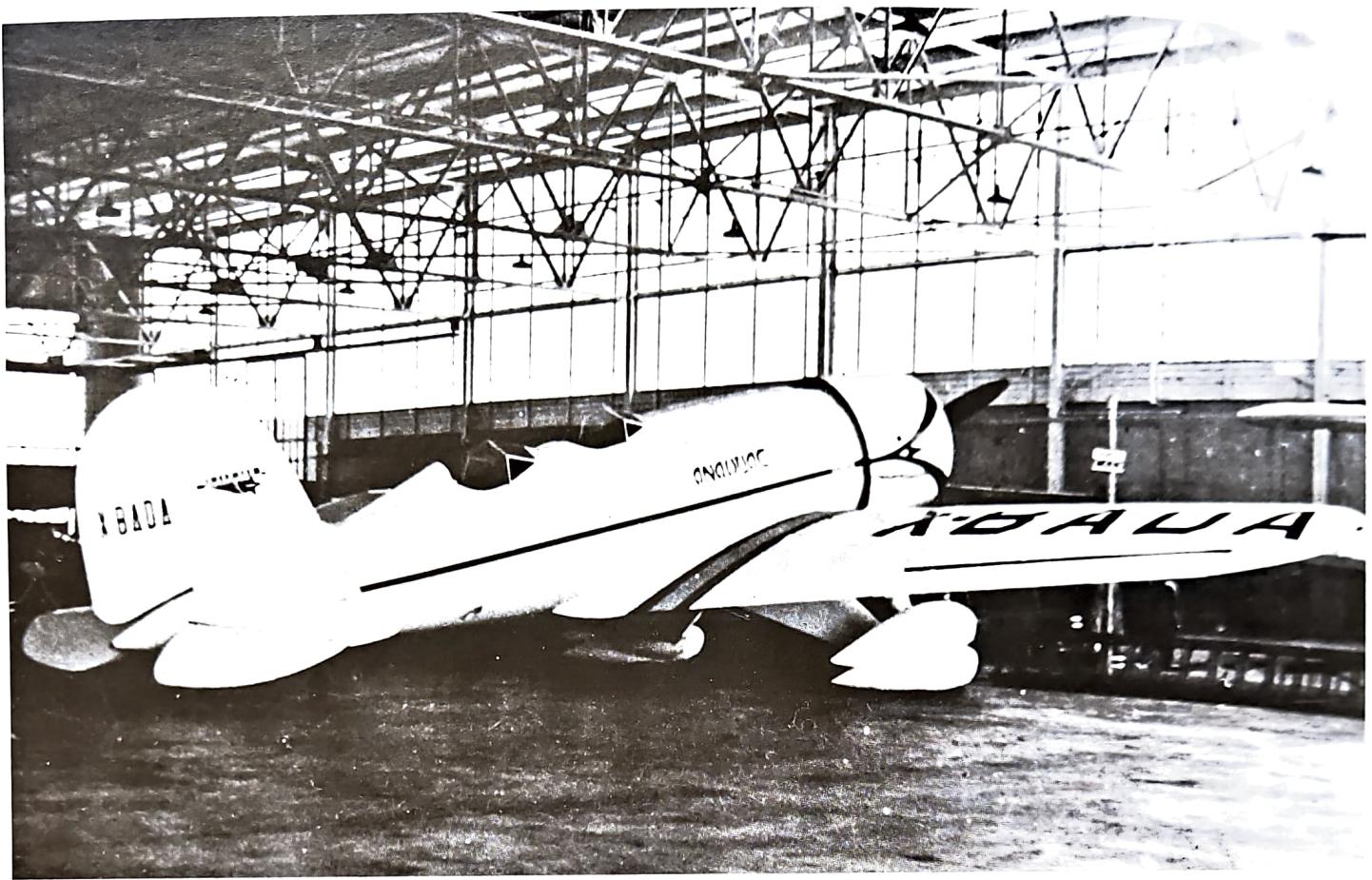
Sobre San Miguel de Regla el tiempo estaba en tan malas condiciones que Fierro se preparó para un aterrizaje de emergencia y así lo hizo saber a Cortés. Cuando ambos estaban buscando un lu-

gar adecuado para aterrizar, entre las nubes vieron un claro por donde se enfilaron hacia el Valle de México.

La lluvia continuó persistente en el resto del viaje y desapareció cuando el



Roberto Fierro y Arnulfo Cortés entrevistados



El "Anáhuac" descansa en el hangar después del vuelo.

avión ya estaba sobre la Ciudad de México. Desde el aire el campo de Balbuena parecía un inmenso mar de gente. Fierro sobrevoló el campo para elegir el lugar más adecuado para el aterrizaje y se enfiló hacia el Sur para regresar, ya en aproximación final, sobre un área del campo libre de público. El aterrizaje fue perfecto y la emoción de la multitud indescriptible.

Eran las 5:05 de la tarde del 21 de junio de 1930. Habían volado sin escalas un total de 2,152 millas en un tiempo de 12:05 horas.

El coronel Roberto Fierro y el mecánico Arnulfo Cortés fueron recibidos en el campo de Balbuena por el Presidente de la República, ingeniero Pascual Ortiz Rubio; el secretario de Guerra y Marina, general Joaquín Amaro; el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, general Juan Andrew Almazán, el cuerpo diplomático acreditado en México y todos los integrantes del Comité "Provuelo" que tan significativa aportación tuvieron en la realización

de la gesta. No faltaron, por supuesto, miles de personas que vitorearon a Fierro.

El histórico viaje había tenido un exitoso final en el que hubieron de conjugarse una serie de circunstancias favorables que nada tuvieron que ver con la casualidad. Roberto Fierro había planeado su vuelo muy concienzudamente, estudiando a fondo las necesidades del mismo y, por tanto, las consecuentes características que habría de tener el avión, seleccionando el Lockheed Sirius. Antes del vuelo principal realizaron los suficientes para identificarse plenamente con la máquina con el objeto de conocerla a fondo y estar capacitado para dominarla en un caso de emergencia. Estudió las condiciones meteorológicas de la ruta a seguir y seleccionó la época del año más adecuada para el vuelo. Reafirmó plenamente sus conocimientos del vuelo a estima y recibió un curso especial de "vuelo ciego", cosa sumamente novedosa en aquellos tiempos. Eligió como copaño de

vuelo a un mecánico cuyos conocimientos y experiencia era extraordinarios: Arnulfo Cortés. Trazaron un plan de vuelo y se ajustaron a él con disciplina por lo que el viaje se efectuó casi con exactitud cronométrica.

Con el vuelo histórico del Anáhuac habían triunfado la valentía, el arrojo y el espíritu aventurero que se requiere para toda proeza, pero también se emplearon, en las dosis necesarias, el estudio, la técnica y la disciplina.

El pueblo de México recibía con el exitoso vuelo del Anáhuac el premio a su confianza.

El gobierno que en nada había colaborado al vuelo y sí había tratado de impedirlo por diferentes medios, no autorizó a Roberto Fierro a continuar su viaje por Sudamérica y África hasta España. Una vez más cortaron las alas victoriosas de la aviación mexicana privándola del que, seguramente, habría sido su más grande galardón en materia de vuelos de "gran raid".





LA PRIMERA MUJER

La señorita Emma Catalina Encinas fue la primera mujer mexicana en recibir la licencia de piloto aviador otorgada por el Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el día 4 de diciembre de 1932, refrendada con el título que la misma dependencia le entregó el 12 de abril de 1934.

Emma había iniciado sus estudios de vuelo en la escuela que fundara en Chihuahua el coronel Roberto Fierro Villalobos y los concluyó en la Ciudad de México, donde hizo los exámenes finales ante sinodales oficiales.

Emma Catalina Encinas Aguayo nació en el Mineral de Dolores, Chihuahua y desde niña fué enviada a estudiar a un colegio de monjas en Los Angeles. Su primer contacto con la aviación tuvo lugar en aquella época cuando asistió a una de las famosas carreras aéreas "All Women Air Races" organizadas en el campo aéreo de Santa Mónica. Emma se recuerda con la cara pegada a la alambrada metiendo la nariz por uno de los agujeros, absorta ante la presencia de numerosas aguerridas damas. Sin embargo, aún joven e inma-

dura, no resultó impactada por esa incipiente actividad deportiva por la que únicamente había sentido la curiosidad natural.

Una vocación

Regresó a Chihuahua al seno familiar. Por entonces el gobernador interino del Estado, coronel Roberto Fierro, estableció una escuela de aviación civil en el campo local que dirigían su hermano Carlos y el piloto Adán Gálvez Pérez. Aurora, novia de Carlos y amiga de Emma, la invitó a que la acompañara en una visita al campo. Los pilotos le preguntaron si había volado alguna vez en avión y como ella contestara que no, fué de inmediato invitada a realizar un vuelo que sería su bautismo de aire. El avión del caso fué un biplano Spartan de dos plazas con cabinas abiertas y el piloto se llamaba Fernando Hernández. El breve viaje incorporó a Emma a la lista de enamoradas del aire y despertó en ella el ansia por la práctica del deporte aéreo.

Al regreso a casa así lo hizo saber a sus mayores. La madre la comprendió 155



Emma Catalina Encinas y el entonces coronel Roberto Fierro junto al Spartan "Tormenta".

con las reservas del caso y el padre no tuvo el menor empacho en afirmar que estaba loca. Sin embargo, aquella joven delgada y menuda había ya afirmado su personalidad y definido su carácter. Quería aprender a volar y volaría.

La hora de vuelo resultaba muy cara: 50 pesos. El curso completo, por tanto, exigía de una pequeña fortuna. Mamá con sus ahorros decidió cooperar para que los sueños se transformaran en realidad. Emma se inscribió en la escuela y comenzó las prácticas en un biplano Spartan teniendo como instructor al piloto aviador Ricardo González Figueroa.

El curso práctico elemental comprendía, por este orden, vuelos rectos y nivelados para "sentir" el avión; realización de "ochos", efectuar "latigazos" o picadas y, finalmente, aterrizajes y despegues. La teoría consistía en nociones elementales de aerodinámica, motores y vuelo por contacto.

Compartía las clases con siete alumnos entre quienes se encontraba Leo López Talamantes. Todos ellos fueron educados y amables y la mayor broma que se atrevieron hacerle fue decirle que para volar no necesitaba avión, ya que bastaba con el viento.

Cuando estaba lista para hacer el "solo" el coronel Fierro trasladó la escuela a Monterrey y ya no pudo seguir volando.

debío trasladar su residencia a la Ciudad de México y en ella renació la esperanza de poder continuar los estudios y prácticas de aviación. Pero la Capital de la República no ofrecía opciones y solamente se podía estudiar para piloto militar o en la escuela de Mario Castelán para civil. Comenzó las clases con éste pero como no la "soltara" le reclamó y el instructor, que tenía unas ideas muy particulares sobre el hecho de que una mujer volara, decidió que hasta ahí habían llegado.

El primer solo

La jovencita menuda y frágil no perdió la fe y se presentó ante el coronel Fierro quien ya se encontraba al frente del Primer Regimiento Aéreo en Balbuena y la recomendó ampliamente con el general Leobardo C. Ruiz, director de la Aeronáutica Militar. También se encontraban en México el avión Spartan y el instructor y piloto Figueroa, al servicio de la Escuela Militar. El entusiasmo de Emma fue capital para convencer a todos en continuar en el campo de Balbuena su interrumpido entrenamiento.

Tras una rápida identificación con el "Tormenta", que así estaba bautizado el Spartan, Emma se encontraba lista para realizar el ansiado "solo".

Normalmente volaba a las siete de la mañana pero el día 20 de noviembre de 1932 la aviación participaba en el desfile conmemorativo de la Revolución Mexicana, por lo que la citaron en el campo a las 9. Todo estaba previsto para que el instructor la "soltara" esa mañana y, por tratarse de una mujer, muy pronto corrió la noticia de que volaría sola; rumores que llegaron a ella misma y que se extendieron por todo el campo por lo que se congregó mucha gente para presenciar el vuelo. Emma se puso muy nerviosa pero convino en que esa mañana haría su primer "solo".

Vestida con pantalón y botas altas tipo militar, una chamarra de cuero rojo, "goggles", una bufanda blanca con el escudo de aviación bordado, como se



Emma Catalina Encinas con los sinodales del examen el día 5 de diciembre de 1932. Entre otros están Othón Hernández Amaral, Eduardo Aldasoro, Fernando Proal y Ricardo González Figueroa.

presentaba a diario en el campo, estaba lista para realizar un vuelo memorable.

A media mañana el coronel Fierro instó a Emma a subir al avión Spartan que ya estaba listo.

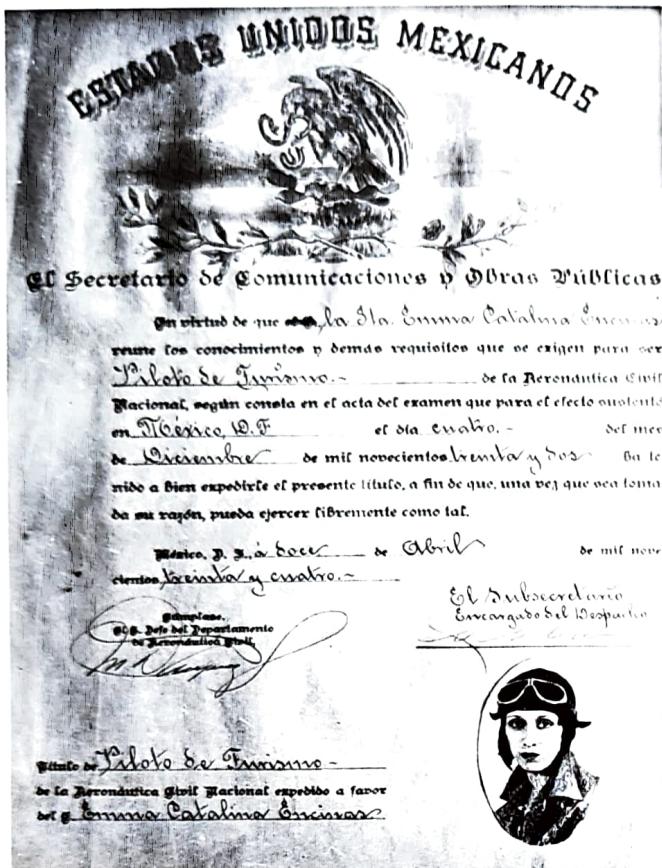
El militar le dijo: "Emita, ahora me vas a volar tú a mí", y se subió en el lugar del instructor. Le dió las señales para iniciar el vuelo. Y, luego de volar recto y nivelado y de hacer varios ochos, la mandó aterrizar, primero contra el viento, luego con viento de cola y finalmente con el viento atravesado. Emma no sintió mayor diferencia que en otros vuelos pues le tranquilizaba ver una cabeza en la cabina delantera pero, al hacer el tercer aterrizaje, Fierro la mandó carretear hasta el hangar, se bajó y con toda naturalidad le dijo que ahora lo haría sola. El instructor le guiñó un ojo dándole ánimos.

Emma Catalina Encinas despegó, tomó altura y niveló. Entonces cobró conciencia de que estaba sola pues no había cabeza delante de ella. Esto la puso nerviosa y en aquel momento crucial sólo pasó por su mente un comercial cantado, muy popular, que se oía fre-



Emma Catalina Encinas en su época de estudiante.

cuentemente en el radio. Al hacer un viraje vió abajo los hangares y a gran cantidad de gente que parecían hormigas. Poco a poco se tranquilizó e inició los 157



Título de Piloto otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

procedimientos para aterrizar. Después de tres toques y despegues condujo el avión hasta el hangar y allí fue materialmente bajada de la cabina y un numero-

so grupo de entusiastas la llevaron en hombres hasta el Zócalo en donde acababa de terminar el desfile.

La licencia

Quince días después, el 4 de diciembre, presentó el examen oficial ante de las autoridades del Departamento de Aeronaútica Civil para que le otorgaran la licencia de piloto.

En condiciones normales examinaba una sola persona y el examen consistía en una breve rutina, pues todo el mundo conocía a los instructores y a los aspirantes a pilotos cuyos avances se realizaban a la vista de todos los integrantes de la aviación. Pero ahora se trataba de la primera mujer y los hombres querían tener la seguridad de que no se iban a equivocar. Es por eso que los si nodales fueron cinco y las pruebas mucho mas severas que las normales. Pero iba bien preparada pues su instructor la había llevado muchas veces sobre el Lago de Texcoco y enseñado hasta algunas maniobras acrobáticas. Además del vuelo rutinario debió hacer una barrena y una espiral sin motor para terminar con un aterrizaje a la marca.

Obtenida la licencia Emma Catalina Encinas siguió volando en el campo de Balbuena a bordo del Spartan. Como a su madre se le acabaron los ahorros para seguir pagando las horas de vuelo, la primera mujer mexicana con licencia de piloto tuvo que dar clases de inglés a los pilotos de la FAM que se marchaban a Estados Unidos a hacer un curso de identificación con nuevos aviones que habían adquirido. Igualmente tradujo un curso de vuelo ciego (así se llamaba entonces el vuelo IFR) y otro de navegación aérea.

Como el Spartan se rompió en un accidente con un alumno, continuó los vuelos a bordo de un Corsair. De esta manera en la Fuerza Aérea Mexicana inició su carrera de traductora e intérprete que sigue practicando en la actualidad.

AMELIA EARHART

Locust Avenue,
Rye, New York.
February 27, 1935.

Dear Miss Encinas:

I was very much interested in getting your letter. I wish you would tell me more about your flying career and about things aeronautical in Mexico. I am sending you a copy of a "little magazine" which is put out by a group of women pilots in this country. I should be glad to put you up for membership in the Club, by the way, if you would like to join. The requirements are the holding of an active flying licence and the dues are two dollars a year with one dollar initiation fee.

You may or may not know there are about six hundred active women flyers in the United States. So many things become easier when there are others doing them. Can't you get some other Mexican girls interested as you are? If you will write something of your experiences, I shall be glad to see that it is put in the Ninety Miner.

Sincerely yours,

Amelia Earhart

P. A. Emma C. Encinas,
Insurgentes #13,
Mexico, D. H.

El destino

El amor se cruzó en su vida y Emma Catalina Encinas contrajo matrimonio con el doctor Gutiérrez Suárez y se fué a vivir a Tehuantepec, donde no había posibilidad de volar y así se truncó una carrera aeronáutica para dar paso a una esposa y madre ejemplares.

Posteriormente la señora Encinas de Gutiérrez Suárez regresó al campo de la aviación en calidad de jefe de relaciones públicas de la aerolínea norteamericana American Airlines, puesto en el que también fué pionera en nuestro país.

En algunos sectores se ha tratado de discutir a Emma Catalina Encinas Aguayo una primacía que históricamente le corresponde: ser la primera mujer mexicana que obtuvo la licencia de piloto aviador. En el año de 1911 la señorita Alicia Gutiérrez voló con Miguel Lebrija en un Deperdussin en calidad de pasajera. Ese mismo año volaron en México las aviadoras norteamericanas Harriet Quimby y Matilde Moisant. Por 1932 también volaba en San Luis Potosí una sobrina del general

Cedillo, llamada María Marcos Cedillo, pero sin llegar a pasar examen y, por tanto, sin obtener licencia de piloto y que perdió la vida en un lamentable accidente volando con otro alumno.

De acuerdo a los documentos que se encuentran en la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (antes Departamento de Aeronáutica Civil), la señorita Emma Catalina Encinas Aguayo, hoy viuda de Gutiérrez Suárez, de profesión intérprete/traductora, es la primera mujer mexicana que obtuvo una licencia de piloto aviador.

En 1986, a más de 50 años de distancia cuando son muchas las mujeres pilotos que vuelan con toda la normalidad y seguridad en planeadores, en aviones/escuela, en aviones de empresa y hasta en los grandes reactores de Aeroméxico y Mexicana, es difícil imaginar las vicisitudes que Emma Catalina hubo de enfrentar para llegar a obtener su preciado sueño. Sin embargo, y aunque ese no fuera su propósito original, esa mujer delgada y frágil escribió su nombre en las páginas de honor de nuestra historia aeronáutica.



UN PARAISO LLAMADO ACAPULCO

Acapulco, la rutilante estrella del firmamento turístico de México, nació a la fama en alas de los pioneros del aire que con sus vuelos, entre deportivos y de exploración, hicieron posible el nacimiento de la industria del transporte aéreo.

Acapulco, un nombre lleno de contenido, pleno de recuerdos, un nombre universal. Uno de los complejos turísticos más bellos, importantes y famosos del mundo. Un paraíso. Todo ello hoy. Pero, ¿qué era Acapulco hace poco más de cincuenta años?. Simplemente una de tantas aldeas de pescadores del Pacífico Mexicano, de apenas cinco mil habitantes, pero situada en una bahía de prodigiosa belleza con un clima maravilloso; un lugar de ensueño del que solamente unos pocos aventurados y privilegiados capitalinos podían disfrutar. Claro, que después de un inolvidable viaje de dos o hasta tres

Las primeras alas

Pero he aquí que hace su aparición el medio de transporte más rápido y eficiente

ciente del mundo, el que más ha influido en los cambios esenciales que se han registrado en los últimos cincuenta años: el transporte aéreo.

Por el año de 1932 hay en México una buena cantidad de pilotos nacionales y extranjeros que gustan de conquistar nuevos panoramas, de vencer obstáculos, de derribar barreras. Acapulco es un paraíso a la medida de estos pioneros del aire. Para ellos el paraíso está a solamente dos horas de vuelo. Junto a la playa del balneario de Los Hornos se ha desyerbado un terreno y hay una pista. Allí llegan los aguerridos pilotos con sus aviones y algún pasajero ocasional o amigo. Alguien consigue el permiso para poner una ruta aérea entre la capital de la República y Acapulco, con escalas en Iguala y Chilpancingo. Se dispone de dos aviones: un Verville de seis plazas y un Davis de dos. La inauguración de la ruta se fija para el día 3 de diciembre de 1932 y las autoridades aeronáuticas inspeccionan adecuadamente la flota para constatar que se encuentra en buen estado.

Efectivamente, el día 3 de diciembre se dan cita en el Puerto Central Aéreo



naguracion linea aerea
Mexico-Acapulco 1932

Cloyd Clevenger y varios funcionarios cuando en 1932 este piloto estableció un primer servicio aéreo entre México y Acapulco.

los pilotos, las autoridades, los invitados y amigos.

A las 12:30 despegó el avión Verville X-BAEW tripulado por Cloyd Clevenger, norteamericano radicado en México, a quien acompañaban el ingeniero Luis López Malo, representante de Aeronáutica Civil; Roberto Montero, representante del Director General de Telégrafos; J. Palazuelos, de la Dirección General de Correos, y José y Manuel Díaz, cuya actividad desconocemos.

El avión de Clevenger fue acompañado de otros dos, tripulados por Vicente Caso Mier y Ramón González. Los aviones llegaron al campo de Los Hornos donde fueron recibidos por una gran cantidad de público y las autoridades locales, según informaba el correspondiente de "El Universal".

Este intento de servicio de transportación aérea contó con la participación de los pilotos mexicanos Julio Zinser, los hermanos Manuel y Ramón González y Rafael Obregón Santacilia. Entre los norteamericanos, además de Clevenger, estuvieron Horacio (Eddy) Bryce, Grand Spellman y Jimmy Loderman. Se emplearon los aviones Verville y Davis ya citados, el último propiedad personal de Clevenger, y además un Fokker Universal y un Ryan.

Estos pioneros se divirtieron, arriesgaron, trabajaron e hicieron de todo, pero la ruta como tal fue un fracaso y la empresa quedó en intento.

En realidad estos pilotos volaban por

todo México prestando toda clase de servicios: transporte de correo, carga y pasajeros, trabajos publicitarios, de fotografía aérea, de prospecciones geológicas, y otros. De esta época, incluso, son los famosos "vuelos de placer y de tosferina" que llegaron a efectuarse en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México hasta los años sesenta. Cualquier cosa que dejara dinero es buena "porque, hermano, hay que sacar para la gasolina", recuerda uno de aquellos pilotos.

La aviación como empresa

Los grandes acontecimientos requieren de la conjunción de muy importantes elementos. Acapulco, la Perla del Pacífico, era un tesoro que esperaba con los brazos abiertos a quien tuviera la osadía de correr la aventura de visitarlo. En el caso de Acapulco hubo una persona, Antonio Díaz Lombardo, hombre de negocios emprendedor y exitoso, quien había tenido la fortuna de conocerlo y gozarlo y que comprendió que era imprescindible buscar un medio de transporte rápido y eficiente para unir el bello puerto con la capital de la República. Ese único medio era el transporte aéreo ya que por tierra se requería de dos o tres días de viaje. Por ello decidió crear una compañía que se encargara de prestar servicio aéreo regular entre México y Acapulco y solicitó un permiso experimental, como se llamaba entonces, en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Su hermano Isidro, abogado de profesión, se encargó de los trámites oficiales y propuso para nombre de la empresa el de Aeronaves de México, S.A.

Por medio de varios contactos don Antonio Díaz Lombardo se informó de los posibles aviones que habría que adquirir y, en compañía de su primer piloto, Julio Zinser, salió hacia Kansas City, donde compró un avión Stinson SR, con matrícula NC14163, que fue probado por Zinser a entera satisfacción. Con Zinser como piloto y Antonio

Díaz Lombardo de pasajero, el Stinson emprendió el vuelo hacia México el día 27 de agosto de 1934, con el siguiente itinerario: Kansas-Tulsa, Tulsa-Dallas y Dallas-San Antonio, que tomó doce horas de vuelo. El día 28 volaron de San Antonio a Brownsville y de allí a Tampico en unas ocho horas. Tampico-México lo hicieron el 29 de agosto en dos horas aproximadamente.

Durante varios días el piloto Julio Zinser voló el Stinson SR en el aeropuerto para sentirlo y probarlo en las alturas y temperaturas del Valle de México. El día 4 de septiembre voló varias veces en compañía de Rafael Obregón Santacilia y de Francisco Acosta a quienes él había enseñado a volar. Los dos fueron poco después pilotos de Aeronaves de México.

El Stinson SR cambió su matrícula NC 14163 por la mexicana XB-AJI, y el día 8 de septiembre lo aprovechó Zinser para dar una vuelta sobre la Ciudad de México y sus alrededores, acompañado de varios periodistas, uno de ellos de "Excélsior".

El mencionado diario del día 9 de septiembre se refiere a dicho vuelo en una nota encabezada así: "Nueva Línea Aérea México-Acapulco". En el texto entre otras cosas, se menciona que la invitación a volar fue hecha por la "nueva empresa Aeronaves de México que regentea y preside el señor Antonio Díaz Lombardo". Dice también que la empresa había comprado dos aviones magníficos y que el monoplano empleado en el vuelo había sido tripulado por el piloto mexicano Julio Zinser, graduado en la Escuela Militar de Aviación, quien "mostró gran pericia en el manejo".

Asimismo, dice la nota periodística que los vuelos a Acapulco tendrán una duración de 1:40 horas, que los aviones están pintados de rojo con azul y que sus matrículas son XB-AJI y XB-AJK.

La presencia del AJK en México requiere de una nota. Don Antonio Díaz Lombardo compró también un Travel Air a un hombre de negocios de Chica-



Réplica del Stinson con el que Aeronaves inició el servicio regular a Acapulco en 1934.

go llamado Camarello y el avión fue puesto en México con matrícula NC9333, posteriormente XB-AJK. Algun tiempo después supo don Antonio que el negocio a que se dedicaba Camarello era el tráfico de licores.

El servicio regular

Todo estaba listo para el vuelo inaugural. Julio Zinser había volado también el Travel Air, encontrándolo en perfectas condiciones. Además, llevó el Stinson dos veces a Acapulco y lo encontró muy bien, igual que el campo de Los Hornos.



Vista aérea de las playas de Hornos de Acapulco con la pista al fondo.



Balneario de "Los Hornos" en 1934.

Don Antonio se quedó en Acapulco para recibir a los aviones después del vuelo inaugural y contrató al teniente coronel Samuel Rojas para tripular el Travel Air.

El día 14 de septiembre amaneció espléndido y Julio Zinser salió hacia Acapulco a bordo del Stinson SR, repleto de pasajeros. Rojas, a última hora, ordenó al capitán Manuel Zayas Palafox que fuese él quien tripulara el Travel Air. Otros pilotos salieron con sus aviones en una especie de caravana. El vuelo era sin escalas, con la ruta: Balbuena, Chalco, Cuernavaca, Iguala, Chilpancingo y Acapulco. ¡No había pierde!

Pero Zayas sí se perdió y lo que es peor, al regresar al aeropuerto tuvo la mala suerte de salirse de la pista y pegar en una zanja; el avión se volcó y el piloto y un pasajero resultaron con heridas leves; los demás quedaron ilesos.

Mientras, en compañía de los demás pilotos participantes, Zinser fué recibido en Acapulco donde se había preparado una ceremonia y así quedó es-

tablecido el servicio aéreo regular entre México y el bello puerto del Pacífico.

El viejo y nuevo Acapulco se daban la mano. La bahía había sido famosa en los siglos XVII y XVIII porque de ella salían los galeones, que unían la Nueva España con Filipinas cruzando todo el Océano Pacífico, en los viajes que históricamente se recuerdan como de la "Nao de China". Ahora su belleza quedaba al alcance de miles de capitalinos que la visitarían con frecuencia gracias a Aeronaves de México. El viaje duraba solamente dos horas y valía ¡treinta pesos! . . .

El día 7 de noviembre de 1934 se constituyó legalmente la empresa Aeronaves de México, S.A. con escritura realizada ante el notario público licenciado Francisco P. Morales Jr., con las siguientes personas como accionistas:

Antonio Díaz Lombardo, presidente y gerente general; Eusebio Acosta Velasco, tesorero; Gustavo González, vocal; Ramiro Dávila, vocal; Miguel Barrón, vocal; Eduardo Soberanes, vocal y José Montalvo, comisario. El capital social

NOMBRE DEL PILOTO		Julio Zinser		CLASIFICACION		LICENCIA NÚMERO		
DIRECCION		CIUDAD		ESTADO				
FECHA	MARCA DE REGISTRO	TIPO DE AEROPLANO	NÚMERO DE VUELOS	KILOMETROS VOLADOS	DE	CLASE DE VUELOS	DURACIÓN EN MINUTOS	CERTIFICADO POR
1934-09-11	NC9333	Stinson	1	370	Tampico	Mexico	56 340	
1934-09-11	"	"	1	30	Tampico	"	120	
"	"	"	1	30	Tampico	"	10	
"	"	"	1	30	Tampico	"	10	
"	"	"	1	270	"	"	90	
"	"	"	1	300	"	"	130	
"	XB-AJI	"	4	180	"	"	65	
"	"	"	3	160	XB-AJI	Periodos	55	
"	"	"	1	310	Mexico	- Acapulco	120	
"	"	"	1	420	Acapulco	- Mexico	160	
"	"	"	1	310	Mexico	- Acapulco	130	
"	"	"	1	310	Acapulco	- Mexico	130	
"	"	"	1	310	Acapulco	- Mexico	115	
"	"	"	1	310	Acapulco	- Mexico	130	
"	"	"	1	310	Acapulco	- Mexico	115	
"	"	"	1	310	Acapulco	- Mexico	120	
A LA PÁGINA SIGUIENTE			1965	141210			57805	

Página de la bitácora de Julio Zinser donde se pueden apreciar la transformación del Stinson NC9333 en el XB-AJI y que el piloto de este avión el día 14 de septiembre de 1934 fue don Julio.

lo integraban 100 acciones nominativas de 1,000 pesos cada una.

Para 1935 la empresa tenía ya una estructura orgánica de importancia y en ella tabajaban elementos de probada capacidad profesional, muchos de los cuales llegarían a ser famosos en la aviación mexicana.

El apoderado era el licenciado Isidro Díaz Lombardo, hermano del presidente y fundador. El señor Escudero era el administrador. Julio Zinser fue el jefe de pilotos hasta que don Antonio compró Transportes Aéreos del Pacífico y lo mandó a Oaxaca a hacerse cargo de esta nueva empresa. Lo sustituyeron en este cargo primero Ramón González y luego Rubén Velasco. Como jefe de mecánicos se inició José Torres López y pronto Aureliano Rivera se hizo cargo del puesto. Los primeros pilotos, además de Julio Zinser, Ramón González y Rubén Velasco, fueron Rafael Obregón Santacilia y Leonardo Enríquez. Manuel Plaza era el des-

pachador y los primeros mecánicos fueron José Lucino Loperena, Jesús Garza Bravo, Alfredo Quiroz, Jesús Díaz Leal y Fidel Domínguez.

Los forjadores

No es posible cerrar el capítulo sin dedicar un poco más de atención a los primeros hombres de Aeronaves de México. El país, con casi dos millones de kilómetros cuadrados de superficie, una



Tablero de control del Stinson.



Don Antonio Díaz Lombardo, fundador de Aeronaves de México.



Julio Zinser, licencia número 1 de piloto civil de México, con James Doolittle y Rafael Obregón Santacilia.

orografía complicadísima y un contorno sumamente caprichoso, una vez lograda la paz social y la estabilidad política, se vió de pronto en la imperiosa necesidad de impulsar los sistemas de transporte ante las exigencias de las nuevas circunstancias: sin transportes no hay progreso, y México entraña de lleno a una vida intensamente productiva.

En el año de 1934, don Antonio Díaz Lombardo, era director del Banco de Transportes y sabía de las necesidades del país en este campo; por ello comprendió que el aerotransporte era la única respuesta inmediata para satisfacer los requerimientos de muchas regiones de México. En esa época, donde no había ferrocarril no había prácticamente nada.

A través de Aeronaves de México don Antonio abrió las rutas aéreas, caminos de progreso para un país sediento de paz y de medios de comunicación.

La paz se había obtenido finalmente con grandes sacrificios y los medios de comunicación y transporte los iban a proporcionar algunos mexicanos excepcionales que como Díaz Lombardo tuvieron fe en su país. Guerrero, Oaxaca, Michoacán y Baja California son timbres de orgullo que jalonan los primeros años de Aeronaves de México, una empresa que nació con el hábito romántico de los pioneros, una compañía que muchas veces no ganaba ni para pagar el combustible y menos aún para cubrir el sueldo de los pilotos, quienes además "juntaban" para pagar el combustible; una compañía que estaba destinada a ser grande porque desde sus inicios iba a prestar un servicio indispensable a las regiones marginadas cuya precaria existencia tendría en el aerotransporte la única posibilidad de superación.

Don Antonio Díaz Lombardo escogió como primer piloto a un mexicano magnífico, Julio Zinser. Este pionero nació en la Ciudad de México el día 14 de enero de 1892. Al terminal los estu-

LOS NEGOCIOS LO REQUIEREN

VUELE
A ACAPULCO
EN 100 MINUTOS.



VISITE LA PLAYA
MAS HERMOSA DE
AMERICA.

NO SE FATIGUE UTILIZANDO LOS ANTIGUOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

PASAJE \$ 40.00 EXPRESS \$ 0.50 KILO
AERONAVES DE MEXICO, S. A.

OFRECE A USTED SUS INMEJORABLES SERVICIOS.

ERICSSON 3-20-27

AV. JUAREZ 81.

MEXICANA 1-86-59

No se fatigue ni destruya su automóvil en un viaje tan penoso de DOCE HORAS.

dios secundarios, su padre, que era alemán, lo envió a Alemania a estudiar la carrera de ingeniero químico. Entusiasmado con la aviación, al regresar a México trató de aprender a volar, pero entonces solamente podía hacerlo en la Escuela Militar de Aviación a la que ingresó en calidad de alumno supernumerario, pagándose los estudios. El día 8 de febrero de 1919 recibió el diploma de piloto aviador y regresó a la vida civil con el compromiso de incorporarse al Ejército Mexicano en caso de guerra.

Julio Zinser transportó correo, dio instrucción y voló por casi todo la República. Al crearse en 1920 la Sección Técnica de Navegación Aérea recibió la licencia de piloto comercial número uno de México, firmada por el jefe de dicha Sección, ingeniero Juan Guillermo Villasana, quien también había firmado su título de piloto aviador en su calidad de director de la Escuela Militar de Aviación. Así, cuando Díaz Lombardo lo seleccionó para incorporarlo a Aeronaves de México, Zinser había efectuado más de cien vuelos redondos entre México y Acapulco.

Julio Zinser, además de volar personalmente todos los primeros aviones de la compañía (Stinson, Travel Air y Bellanca), formó el primer cuerpo de pilotos de la aerolínea, a muchos de los cuales él mismo había enseñado a volar.

Cuando don Antonio Díaz Lombardo

decidió formar la empresa Aeronaves de México, lo primero que hizo fue seleccionar los aviones más adecuados para prestar el servicio que se planeaba entre México y Acapulco y eligió un Stinson SR y un Travel Air.

El Stinson Modelo SR era un monoplano de Ala alta, cabina cerrada con capacidad para cinco plazas, tren fijo y equipado con un motor Lycoming radial R-680 de 215 HP.

El Stinson SR con matrícula XB-AJI y tripulado por el piloto Julio Zinser tuvo el honor de ser el primer avión de Aeronaves de México y protagonizó el vuelo inaugural del día 14 de septiembre de 1934.

Con el propio avión XA-AJI Julio Zinser llegó a realizar 45 vuelos redondos México-Acapulco entre septiembre y diciembre de 1934. También voló en él a otros lugares, pues las aerolíneas de entonces hacían cuanto vuelo especial se presentaba, como a Tehuacán, Puebla, Ometepec, Oaxaca, etc.

El día 21 de noviembre se incorporó el segundo Stinson SR al que le correspondió la matrícula mexicana XA-AHU.

Aeronaves de México, Acapulco, Antonio Díaz Lombardo, Julio Zinser y el Stinson SR, juntos, han pasado con letras de oro a los anales de la aviación mexicana, porque juntos en 1934 abrieron la primera página de una historia brillante y hermosa.



EL LEGENDARIO SARABIA

Durante las décadas de los años 20 y 30 la aviación tomó un enorme impulso al desarrollarse con celeridad, gracias a una serie de grandes vuelos cada uno de los cuales significaba un nuevo avance, un nuevo récord, que lograban derribar la barrera sicológica que invisible la limitaba. En esa época tan brillante la Humanidad cobró conciencia de que el avión podía convertir en realidad todos los sueños de siglos, que algún día se podrían acortar las distancias y el tiempo, reducir los océanos, unir los pueblos, transportar personas y mercancías y establecer lazos de amistad entre naciones distantes.

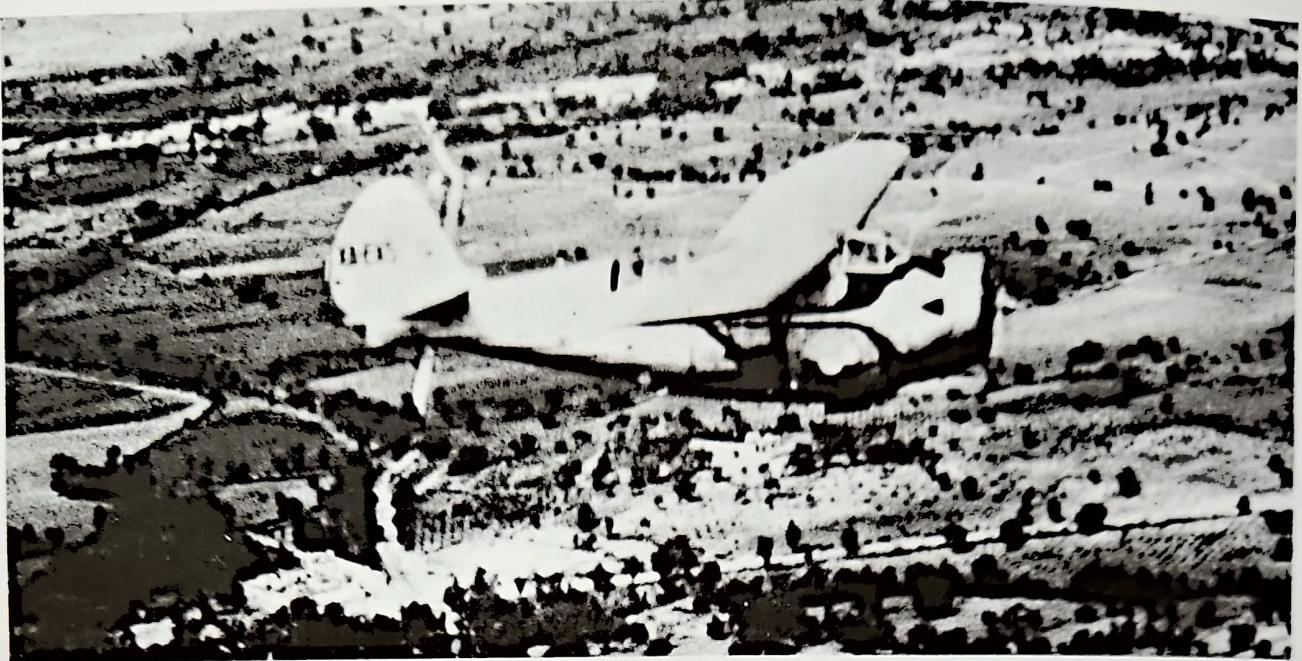
Las barreras del tiempo y la distancia, de los continentes y los océanos, se diluían cada vez que se realizaba un nuevo y sensacional vuelo, que se lograba una nueva marca de velocidad o se incorporaba un nuevo adelanto técnico a la aviación.

En esta época —para muchos la más romántica y bella de la aviación— vivió Francisco Sarabia quien hizo de todo: transportó correo, practicó el circo aéreo, construyó pistas, abrió rutas, creó compañías de aerotransporte, for-



Francisco Sarabia de niño.

mó pilotos, sirvió de vínculo de comunicación en regiones apartadas y aisladas, hizo vuelos famosos, batió marcas y, como tantos otros visionarios y 169



El avión "Barberán y Collar" con el que Francisco Sarabia pensó volar de México a España.

pioneros, pagó con su vida el precio de sus victorias.

Pero el impulso que Francisco Sarabia dió a la aviación mexicana fue de tal magnitud que la semilla fructificó y gran parte de nuestra aviación civil tiene por base el esfuerzo, el trabajo, la visión y la escuela de Sarabia. Su sacrificio de ninguna manera resultó vano.

El hombre

Francisco Sarabia nació en Ciudad Lerdo, Durango, el día 3 de julio de 1900 y en su ciudad natal realizó sus primeros estudios.

La preparatoria la hizo en el México State College de El Paso, Texas, y luego estudió mecánica automotriz en el Sweeney Automovil School de Kansas City, Missouri, donde se graduó en 1917.

En 1919 regresó a Ciudad Lerdo y trabajó en el ramo automotriz. En 1924 participó en competencias automovilísticas.

A finales de 1925 regresó a Estados Unidos a satisfacer su gran ilusión: hacerse piloto. Estudió en la Chicago Aeronautical School y recibió sus "alas" el día 8 de agosto de 1926. Participó en carreras aéreas y voló para un circo aéreo en los Estados Unidos.

170 En 1929 vino nuevamente a México

con un circo aéreo y se quedó de base en Monterrey en donde fundó una escuela de aviación. En esa época realizó vuelos de placer en Monterrey y la Comarca Lagunera. De 1930 al 1931 trabajó en el estado de Michoacán con base en Morelia dedicado al transporte aéreo de pasaje y carga de cereales.

Inició sus trabajos en el Sureste en 1932 en que fundó la empresa Transportes Aéreos de Chiapas.

En esa región realizó una labor sumamente meritoria en materia de comunicaciones sirviendo a los agricultores de la región al mover las cosechas de cacao, chicle y café hasta los centros de distribución. Allí formó pilotos con su dirección, asesoría y consejos, estableció rutas y construyó campos de aviación en las ciudades y en las selvas.

Su simpatía innata y la confianza que inspiraba su franqueza le granjearon la admiración y el cariño de quienes lo trataron, a pesar de ser muy reservado, tímido y de pocas palabras.

Para 1938 la compañía tenía 34 aviones en servicio y rutas por 2,400 kilómetros que unían numerosas ciudades y pistas rurales de los estados de Chiapas, Yucatán, Tabasco, Oaxaca, Campeche y Quintana Roo.

En Mérida fundó una escuela de aviación para mecánicos y pilotos.



Francisco Sarabia a su llegada a México desde Los Angeles con del "Conquistador del Cielo".

El Conquistador del Cielo

El gran dinamismo de Sarabia y su gran confianza en el futuro de la aviación lo impulsaron a dejar el Sureste para emular a los grandes pilotos que cada día realizaban hazañas derribando marcas.

En 1938 se trasladó a Los Angeles, California, en donde adquirió un avión QED (Quod Erat Demostrandum) fabricado por la Gransville Brothers Aircraft, derivado de sus famosos Gee Bee de carreras y que tenía su propia historia, pues fué el avión con el que Jacqueline Cochran y Wesley Smith iniciaron su participación en la que fué calificada como la más importante carrera aérea del mundo celebrada entre Londres (Inglaterra) y Melbourne (Australia) patrocinada por el millonario australiano Robertson. Al aterrizar en Bucarest, a donde el QED llegó en primer lugar, sufrió daños de conside-

ración en el tren de aterrizaje que retráseron sumamente su salida por lo que Jackie y Smith abandonaron. La carrera fue ganada por un De Havilland Comet, seguido de otros dos aviones que escribirían importantes páginas en la historia de la aviación: Douglas DC-2 y Boeing 247.

Este avión fué enviado a Estados Unidos por barco y una vez reparado lo compró Charles Babb con quien ya Sarabia había hecho anteriormente negocios comprándole aviones para su compañía. A Sarabia le gustó el QED para realizar los vuelos de distancia que tenía planeados y se lo compró a Babb.

El avión, pintado de blanco, pasó a poder de Sarabia quien lo bautizó con el nombre de Conquistador del Cielo. El día 2 de diciembre de 1938 voló de Los Angeles a México sin escalas en un tiempo écord de 6 horas y 30 minutos,



Sarabia entrevistado para la radio.



172 Sarabia en uno de sus vuelos por la República.

siendo recibido triunfalmente en la Capital de la República.

El día 10 de marzo de 1930 voló de México a Chetumal en 3 horas y 31 minutos. El 13 de marzo fue de Chetumal a Mérida en 48 minutos y el 21 de marzo de Mérida a México en 2 horas y 49 minutos. El día 9 de abril voló desde la Ciudad de México hasta la Ciudad de Guatemala en 2 horas y 55 minutos. Desde allí regresó haciendo varias escalas.

Pero todo esto no eran sino vuelos de preparación para la gran meta que Sarabia se había propuesto: volar de México a Nueva York sin escalas.

El Conquistador del Cielo era un avión deportivo para gran velocidad construido especialmente para la carrera Londres-Melbourne y derivado de sus hermanos mayores los Gee Bee de carreras, con los que tenía un gran parecido.

El fuselaje era de cromo molibdeno; las alas bajas, de línea y perfil iguales a las de los Gee Bee, tenían alerones de nuevo diseño. El empenaje, de tipo cantilever, ofrecía las características de sus antecesores con el plano vertical como continuación del fuselaje. El tren de aterrizaje también tenía un diseño especial para el vuelo a gran velocidad. El motor, cuando lo compró Sarabia, era un Hornet de 974 caballos, cubierto por un "cowling" tipo NACA. Los tanques de combustible iban instalados en el fuselaje y llevaban válvulas para descarga rápida en caso de emergencia.

El vuelo

Sarabia era un piloto con gran experiencia, valiente pero no temerario, que se había preparado intensa y cuidadosamente para este vuelo.

A las 6 horas y 52 minutos del día 24 de mayo de 1939 Francisco Sarabia despegó del campo de Balbuena a bordo del Conquistador del Cielo, matrícula XB-AKM, con rumbo a la Ciudad de Nueva York en donde se celebraba la Feria Mundial.



Francisco Sarabia junto al "Conquistador del Cielo"

Después de un vuelo feliz de 10 horas y 48 minutos, el piloto mexicano aterrizó triunfalmente en el campo Floyd Bennet de la Ciudad de los rascacielos, logrando un nuevo record mundial que fué certificado por la FAI.

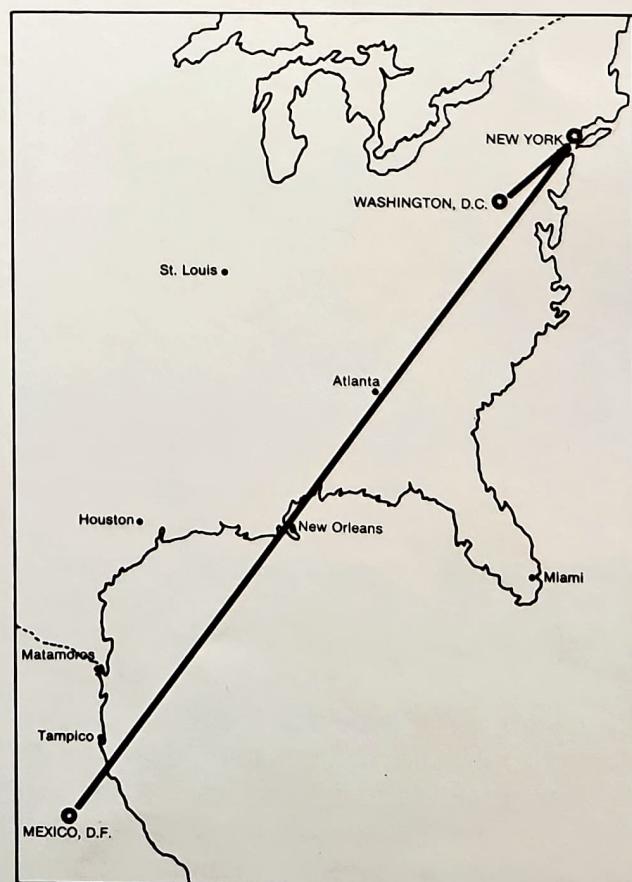
Después de su estancia en Nueva York, Sarabia se trasladó a Washington, donde fue recibido por el presidente de los Estados Unidos, Franklyn D. Roosevelt.

El día 7 de junio de 1939, al iniciar el vuelo de regreso a México desde la capital de los Estados Unidos, el piloto perdió el control en el despegue y el avión se precipitó en las aguas del río Potomac donde Sarabia perdió la vida.

Los restos mortales del piloto legendario fueron traídos a México a bordo de un bombardero cuatrimotor B-15 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y fué sepultado con todos los honores en la Rotonda de Hombres Ilustres, junto a otros famosos mexicanos.

A su muerte, su compañía Transportes Aéreos de Chiapas recibió el

nombre de Compañía Aeronáutica Francisco Sarabia, hasta que en 1943,





La policía dispara al aire tratando de contener a la multitud que se lanzó sobre el avión que traía los restos mortales de Sarabia.



El avión norteamericano rodeado de centenares de personas.

sin la guía del fundador, desapareció.

El recuerdo

El avión de Francisco Sarabia estuvo abandonado por numerosos años en diversos lugares de Ciudad Lerdo, su patria chica, hasta que en 1972 el capitán Herculano Sarabia, primo del gran

agUILUCHO, lo rescató y costeó la reparación total del mismo hasta dejarlo en iguales condiciones que cuando realizó su famoso vuelo. Unicamente la hélice es una réplica; el resto del avión es totalmente original. Hermosamente reparado fue colocado en una rotonda cubierta y cerrada por grandes ventanales de vidrio que se halla ubicada en un parque de Ciudad Lerdo y que está decorada con fotografías y documentos de Sarabia.

En la erección de esta rotonda contribuyeron económicamente las fuerzas vivas lerdenses, conscientes de la importancia que tiene para el país, la región y la ciudad el rendir justo homenaje a los hombres que con su esfuerzo y su talento dieron brillo a nuestra nacionalidad.

La musa popular, atenta a recordar líricamente a los grandes personajes y sus hazañas, nos ha dejado este corrido llamado "A Sarabia":

Del barrio de Balbuena subió hasta el firmamento
un pájaro de acero con rumbo a Nueva York.
Liviano como el aire, más rápido que el viento,
se elevó entre las nubes y a todos dijo: adiós.

Y allá en la inmensa altura de un héroe el pensamiento volaba tras la dicha de ser el vencedor.
Tan sólo por la gloria de ver que su bandera flotara con orgullo allá en otra nación.

Sarabia atravesaba la larga cordillera volando como nunca lo hiciera otro aviador.
Y a veces desafiando la muerte traicionera, cruzaba el horizonte rugiendo su motor.

En menos de doce horas de consumado vuelo Sarabia victorioso llegaba a Nueva York.
Intrépido piloto que al descender del cielo le daba a nuestra patria con ello un gran honor.

Y nunca imaginaba que allá en extraño suelo su nave traicionara su arrojo y su valor.
Así como Carranza corrió el mismo destino, iguales los laureles quisieron conquistar.

Y fué la misma suerte que les marcó el destino, que muertos a su patria tendrían que regresar.

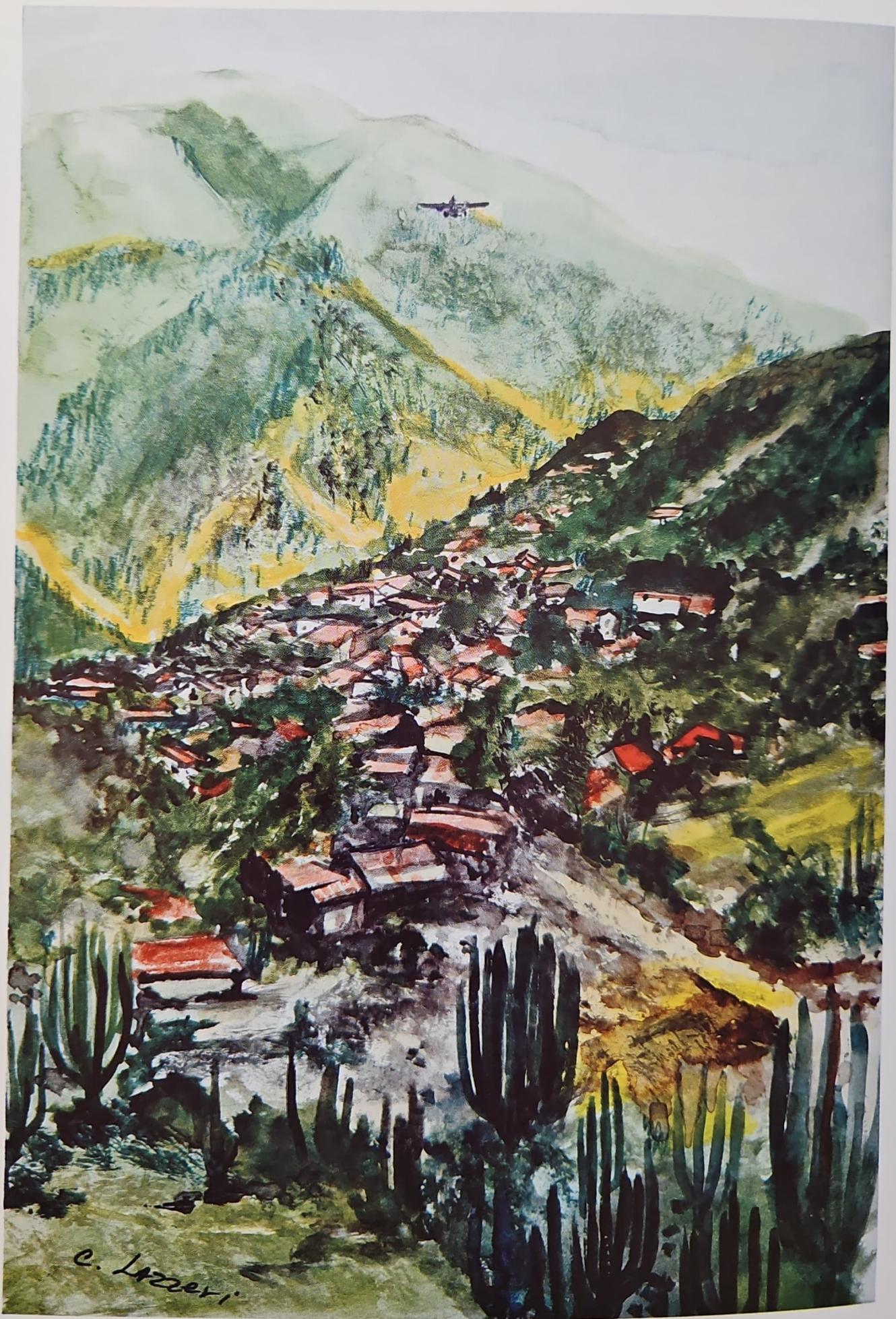


El avión de Sarabia conservado en Ciudad Lerdo, Durango, su Patria Chica.



Busto de Sarabia en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Carranza halló su muerte en un rayo asesino,
Sarabia entre las aguas del río Potomac.



LOS AUDACES: FORJADORES DE UNA INDUSTRIA

Méjico es un país con una superficie territorial de 2 millones de kilómetros cuadrados, un caprichoso contorno, grandes y elevadas cordilleras, desiertos y selvas, que se combinan para hacer difíciles y costosas las comunicaciones.

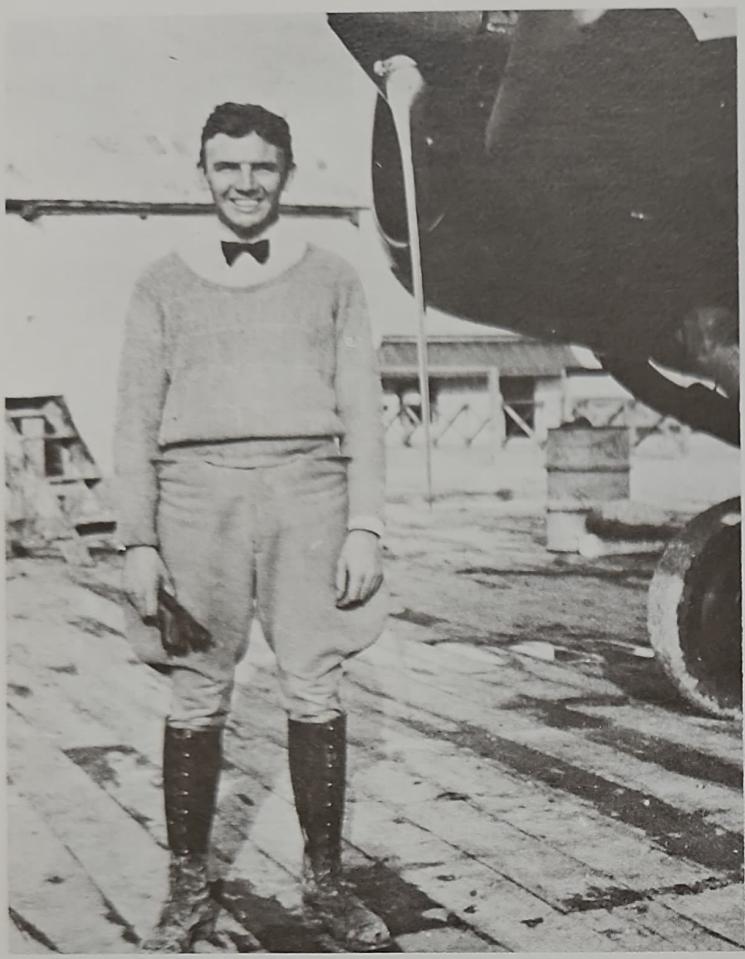
Cuando los motores de aviación dieron alguna seguridad a los aviones y el aerotransporte comenzó a ser una realidad tangible, Méjico resultó el campo fértil en el que podría florecer en todo su esplendor.

Como en otros muchos lugares del mundo se comenzó por transportar correo y pronto personas y mercaderías.

Durante la década de los años 1935 a 1945 la República Mexicana fue el escenario de un desarrollo impresionante en la aviación. Los ferrocarriles, heredados del profiriato y exigidos más allá de lo razonable durante la Revolución, se iban reponiendo muy lentamente. Las carreteras apenas si comienzan. La aviación civil hace posible el contacto inmediato hasta lugares antes inaccesibles. A lo largo y ancho de la República se fueron improvisando campos de aviación y servicios aéreos. Poco a po-

co se reducían las distancias y nacían pequeñas aerolíneas en diversas regiones, casi todas ellas con uno o dos aviones tripulados por pilotos tan improvisados como el propio sistema que trataban de impulsar. Muchos murieron pero los que sobrevivieron realizaron una labor trascendental. Fueron la semilla de una nueva casta, la de los audaces, que proporcionaron una colossal contribución al desarrollo del país.

Estos hombres trabajan en las mismas, en las selvas y en las sierras. Ellos van a satisfacer una imperiosa necesidad de transporte y sus incipientes actividades llegaron a cristalizar en servicios fundamentales de los que ya no se podría prescindir y algunas veces generarían grandes empresas. Pero, sobre todo, construyeron los nidos donde nacieron, se formaron y se proyectaron una gran parvada de gentes de aviación, especialmente pilotos y mecánicos, que pasaron luego a formar parte de las grandes aerolíneas que quedaron en servicio como resultado de la fusión de muchos medianos y pequeños operadores o ellos mismos, independientes, siguieron por su cuenta los pasos de los 177



Gordon Barry en sus tiempos de piloto de la CAT.

iniciadores sirviendo a las regiones marginadas del país.

Estos colosos contribuyeron a cambiar la fisonomía del país. Adolfo Villa-
señor Macías, veterano técnico de
nuestra aviación, lo describe así: "El
zumbido del motor por encima de las al-
deas mexicanas, el revoloteo de las pa-
lomas que anidaban en las iglesias de la
provincia y las miradas ansiosas de los



178 Un trimotor Bach en aproximación final a Tayoltita.

pobladores que buscan en el cielo la si-
lueta del aeroplano, es una escena típica de la época en que las primeras
aerolíneas comerciales comienzan a te-
jer la red de comunicaciones aéreas en
el país".

En efecto, el avión ha roto la paz pro-
vinciana, pero en sus alas llegaba el
progreso en la forma más útil y nece-
saria: comunicación inmediata. La meta
es poner en contacto al hombre, a sus
ideas y sus productos y el avión hizo
posible este milagro en todos los rin-
cones en muchos de los cuales se conoció
al aeroplano cuando nadie había visto
al ferrocarril o un automóvil.

Los mineros

El día 9 de marzo de 1929 comenzó a
operar la empresa Corporación Aero-
náutica de Transportes (CAT), fundada
por Theodore T. Hall, empleando
aviones Lockheed Vega y con tripula-
ciones totalmente norteamericanas. Pe-
se a que sus servicios tuvieron una gran
expansión y buena aceptación pública
y la compañía una magnífica organiza-
ción administrativa y técnica, la muerte
de su fundador y presidente con el con-
siguiente retiro del apoyo económico
de los accionistas, así como las pre-
siones políticas en México y en los pro-
pios Estados Unidos, obligaron a CAT a
cancelar la operación.

Entre el personal vacante se en-
contraba el piloto y mecánico Gordon
Barry, quien decidió quedarse en Méxi-
co volando para la San Luis Mining
Company con un Orion. Casado con la
mazatleca Judit Martínez se estableció
definitivamente en Mazatlán y decidió
crear una empresa de aerotransporte
propia. Con la ayuda de su esposa, su-
mamente emprendedora y dinámica,
creó Líneas Aéreas Mineras el 27 de
agosto de 1934 operando al servicio de
la propia compañía minera la ruta Ma-
zatlán a Tayoltita y luego de Mazatlán a
Durango.

Las minas de Tayoltita están situadas



Vista aérea de la Quebrada de Piaxtla con las minas y la pista de Tayoltita.

en el municipio de San Dimas, Durango, enclavadas en lo más agreste de la Sierra Madre Occidental, exactamente en la llamada Quebrada de Piaxtla, una de las múltiples corrientes de agua de la montañosa comarca. Sus minas producen oro, plata y cobre explotadas por la San Luis Mining Company. Durante años los beneficios del mineral fueron transportados en recuas de mulas por el río Piaxtla y veredas hasta el Ferrocarril Sudpacífico y de allí a Mazatlán.

Los primeros servicios aéreos al mineral los comenzó la propia CAT empleando aviones Lockheed Vega, Bellanca y trimotores Bach CT6.

La pista de Tayoltita está construida en forma de arco en la ladera de un cerro próximo al río y por debajo del nivel de una amplia cadena montañosa que la circunda. Los aviones tenían y



Un Bach en dificultades.

tienen, que hacer el descenso y la aproximación encañonados para acercarse a la quebrada y allí, sin tener la pista aún a la vista, virar para llegar a ella una vez rebasado el pueblo. Esta operación exigió a los pilotos su mejor esfuerzo y haber volado en Tayoltita era una 179



Avión anfibio Sikorsky S.38 (con el que LAMSA voló de Mazatlán a La Paz) y trimotor Bach.



Doña Judit Martínez de Barry, presidenta del Consejo de Líneas Aéreas Mineras.

amplia recomendación para cualquiera.

En la actualidad la pista sigue en servicio pero ha sido ampliada con materiales extraídos de las propias minas.

El éxito inicial de Barry fué grande y decidió ampliar los servicios y la flota. Con el respaldo de su esposa, que ocupaba el cargo de presidente de la empresa, solicitó al gobierno nuevas rutas. Primero fué Mazatlán-La Paz y luego la extensión de Mazatlán-Duran-

go hasta Torreón. Fué necesario ampliar la antigua flota de un Orion y dos trimotores Bach con tres Lockheed Vega.

La señora Martínez de Barry logró entrevistarse con el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, general Francisco J. Mújica, y hasta con el propio presidente de la República, general Lázaro Cárdenas. El jefe del departamento de Aeronáutica Civil, general Gustavo Salinas, autorizó a LAMSA la ruta de México hasta Ciudad Juárez con escalas en León, Aguascalientes, Torreón, Parral y Chihuahua. Primero con un permiso provisional del día 4 de diciembre de 1937 y como concesión el día 28 de marzo de 1939. En 1942 se autorizó un ramal que partía de Chihuahua con destino a Nogales y escala en Cananea.

La flota de Líneas Aéreas Mineras en 1941 estaba integrada por 10 aviones Lockheed Vega, 1 trimotor Bach y 1 Curtis Robin.

Líneas Aéreas Mineras, S.A., realizó una labor extraordinaria en la construcción de campos de aterrizaje, formación de pilotos y mecánicos y otro personal técnico. Se establecieron estaciones de radiotelegrafía para la propia aerolínea y los servicios llegaron a tener una considerable eficiencia y aceptación pública. LAMSA era una empresa sólida, con magnífico personal, que unía a Mazatlán, Ciudad Juárez, Monterrey y la Ciudad de México con Torreón, en donde coincidían y se conectaban las rutas del sistema que for-

maban una cruz en la República. La base de Mazatlán fue trasladada a Torreón, donde se daba mantenimiento a aviones, motores y componentes en forma por demás confiable y eficiente.

Gordon Barry siempre tuvo personal mexicano en la compañía, incluyendo el cuerpo de pilotos que llegó a tener merecida fama en todo el país. Su esposa, doña Judit Martínez, en calidad de presidenta, realizó un gran labor, especialmente, en las gestiones oficiales.

Entre los pilotos de la etapa inicial de Líneas Aéreas Mineras y cuando la base estaba aún a Mazatlán, se destacaron el propio Gordon Barry, José Martínez Calderón, Miguel Angel Padilla, Marcial Huerta Jones, Mariano Monsivais, Pedro Arzac, José Urquidi, Eduardo Baqué y Abrahán Carrasco Juárez.

En septiembre de 1943 Barry vendió el 75% de las acciones de LAMSA a la United Airlines de Estados Unidos, empresa que planeaba extenderse hacia México, Centro y Sudamérica. Por algún problema entre Gordon Barry y William Patterson, presidente de United, hubo cambios en el mando de LAMSA nombrándose gerente general a William Taylor.

La aerolínea tuvo al principio una importante inyección económica y en equipo, primero con aviones Boeing 247 y luego los poderosos DC-3. Se siguió la labor de construcción de aeropuertos y balizamiento de rutas, así como la implementación de los talleres de mantenimiento. El hangar de Torreón fué ampliado y por muchos años resultó el más grande de la República. Las tripulaciones fueron enviadas a entrenamiento a Estados Unidos y los pilotos de DC-3 de LAMSA gozaron de merecida fama.

Pero, aunque la compañía siguió conservando las siglas de LAMSA, la razón social original de Líneas Aéreas Mineras fué cambiada por la de Líneas Aéreas Mexicanas, S.A.

Un cambio radical en los proyectos iniciales de United en su programa internacional hizo que se perdiera interés



Gordon Barry, fundador de LAMSA.

por la filial de México y LAMSA fué vendida a Aeronaves de México a la que se incorporaron aviones, talleres, pilotos, mecánicos, sobrecargos y personal de operaciones y administración, todos ellos sumamente competentes como hubo oportunidad de demostrarse en múltiples ocasiones.

Moría LAMSA, pero la parvada de águilas nacida en su nido y en él formada, seguía el vuelo hacia las alturas y el progreso porque la semilla había dado buenos frutos.

Los chicleros

Después de haber trabajado por diversas regiones de la República realizando todo tipo de actividades aéreas, el piloto Francisco Sarabia se estableció en el Sureste donde en 1933 fundó la empre-



Francisco Sarabia, fundador de la compañía Transportes Aéreos de Chiapas.

sa Transportes Aéreos de Chiapas, S.A. con base en Tuxtla Gutiérrez.

El extenso y selvático Sureste Mexicano fue el área de influencia de esta compañía cuyos aviones transportaban de todo: correo, personas, animales, productos agrícolas (especialmente café) y cuanto se pudiera ofrecer.

Independientemente de los servicios especiales que se cubren por todo el territorio, Transportes Aéreos de Chiapas atendió rutas con itinerarios y frecuencias fijas como Arriaga-Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal y Tuxtla Gutiérrez-Pichucalco inicialmente y luego se unía Tuxtla con Comitán y Tapachula. Como el servicio que prestaba la aerolínea era sumamente importante para la vida activa de la región, el presidente Lázaro Cárdenas proporcionó un



Don Antonio Sarabia con un grupo de mecánicos de la Compañía Aeronáutica Francisco Sarabia.

gran apoyo a don Francisco Sarabia cuya empresa creció pronto considerablemente, llegando el gobierno a autorizarle y luego concesionarle la ruta Méjico-Oaxaca-Ixtepec-Tuxtla Gutiérrez-Tapachula, que se atendió con los veloces aviones Lockheed Vega y que llegó a ser la más importante del sistema. Posteriormente Transportes Aéreos de Chiapas se extendió a los estados vecinos de Tabasco, Campeche, Yucatán y por el Territorio de Quintana Roo.

Una de las labores más arduas fue la de ir integrando una red de pistas para prestar el servicio de aerotransportación con la máxima seguridad. El Gobierno Federal, los gobiernos estatales y los municipios colaboraron en esta intensa y fructífera labor, al embrujo de don Francisco cuya admiración llegó a límites legendarios. Incluso, el Ejército Mexicano, contribuyó considerablemente a construir estas pistas en plena selva. Pronto fueron conocidas en todo México poblaciones como Hopelchén, Peto y otros.

Don Francisco Sarabia, apoyado por su hermano Antonio y su primo Jesús, organizó la aerolínea con mucho entusiasmo y atingencia. Allí se formaron pilotos, mecánicos y personal administrativo en cantidad y calidad suficientes tales que, cuando don Francisco perdió la vida en el Río Potomac el 7 de junio de 1939, la empresa Transportes Aéreos de Chiapas tenía un gran prestigio a nivel nacional, contaba con una organización bastante sólida y la flota la integraban una considerable cantidad de aviones trimotores Stinson y Fokker, monomotores Lockheed Vega, Bellanca y Travelair y entrenadores Spartan. Las instalaciones principales de mantenimiento habían sido trasladadas de Tuxtla Gutiérrez a Mérida donde don Francisco había establecido las escuelas de pilotos y de mecánicos; los talleres eran sumamente competentes y se tenían oficinas para atender pasajeros y express en todas las bases incluyendo la Capital de la República.

La muerte de don Francisco coincide

con el inicio de la Segunda Guerra Mundial que va a dar origen a una extraordinaria demanda de diversos productos, entre ellos el chicle que se obtiene del látex extraído del chicozapote, planta muy abundante en las selvas del Sureste, especialmente en Campeche y Quintana Roo. Esta demanda proporcionó una nueva y gran actividad a la aviación regional y, especialmente, a Transportes Aéreos de Chiapas con su gran flota y personal bien entrenado.

En el año de 1937 el joven piloto José Antonio Saavedra, de origen chiapaneco, que se había graduado en la escuela del coronel Roberto Fierro, en México y en Guadalajara, se presentó ante don Francisco Sarabia en las oficinas que su compañía tenía en el Pasaje de Iturbide, solicitándole empleo. La comunicación entre el piloto consagrado y el novel ansioso de dar sus primeros pasos profesionales cristalizó de inmediato y don Francisco Sarabia propuso a José Antonio que se incorporara "mañana mismo".

En julio de 1937 José Antonio Saavedra pasó a formar parte del cuadro de pilotos de Transportes Aéreos de Chiapas, en la base de Tuxtla Gutiérrez, donde se encontró con un nutrido grupo de pilotos veteranos entre los que se hallaban Jorge Mason, Miguel Torruco y Calixto López, y otros de reciente incorporación entre quienes estaban Herculano Sarabia, Alfredo D'Argence, Alfonso Ceceña y César Reyes Estrada, algunos de éstos ya conocidos y compañeros de José Antonio. Poco después se incorporaron otros pilotos, entre ellos Carlos León Goebers.

Transportes Aéreos de Chiapas, S.A., recibió el nombre de Compañía Aeronáutica Francisco Sarabia, S.A., (1940) y sus rutas comprendían las siguientes plazas: Isla Mujeres, Cozumel, Carrillo Puerto y Chetumal en Quintana Roo; Mérida, en Yucatán; Hopelchén en Campeche; Tuxtla Gutiérrez y Tapachula en Chiapas; Oaxaca, Oax. y México, D.F. La sede matriz fué trasla-



José Antonio Saavedra, jefe de pilotos de la Compañía Aeronáutica Francisco Sarabia.



Trabajando en la puesta a punto de un Bellanca.



Cuerpo de pilotos de la Compañía Aeronáutica Francisco Sarabia: Isidro Morales, José del Río, Pablo Torres Balbuena, Augusto D'Argence, Armando Galaz, Vicente Vega, Cleofás Sepúlveda, José Antonio Sáavedra, Elfego Cabrera Sepúlveda (administrador), Enrique de Anda y Federico López Lozano.

dada a Mérida en donde ya estaban la escuela y la base de mantenimiento. En la Ciudad de México las oficinas siguieron ubicadas en el Pasaje Iturbide. El servicio de pasajeros, correo y express incluía, por supuesto, el de vuelos especiales, muchos de los cuales se hacían a países centroamericanos.

A la muerte de don Francisco varios pilotos abandonaron la compañía y otros novatos tomaron sus puestos; unos procedían de la propia región y el resto de todos los puntos del país. Entre ellos están José del Río, Augusto D'Argence, Armando Galaz Villanueva, Vicente Vega, Federico López Lozano, Oscar Raúl Juárez Díaz, Pablo Torres Balbuena, Isidro Morales y René Molnar Duo. José Antonio, en su calidad de jefe de pilotos, tuvo que hacer frente a las exigencias impuestas por la gran demanda de chicle que revolucionó materialmente al Sureste. Hubo que abrir nuevos campos, programar y llevar a cabo los adiestramientos (muy rudimentarios en comparación con los ac-

tuales, pero necesarios y eficaces), rotar a los pilotos en las bases y contratar nuevos elementos para tanta actividad.

Las bases se establecieron cerca de las estaciones del ferrocarril o junto a los incipientes caminos, y estaban separadas entre sí aproximadamente a una hora de vuelo. En estas bases la compañía construyó pequeñas y rústicas casas en donde dos pilotos tenían comida y habitación, siendo rotados cada quince días a las ciudades donde se hospedaban en los modestos hoteles de la época.

Los vuelos del chicle comenzaban al despuntar el día. Para entonces los mecánicos tenían listo el avión después de haber revisado el reporte del piloto del día anterior. El primer vuelo se iniciaba a las 5:30 ó 6:00 de la mañana.

Los instrumentos de los aviones eran muy pocos: indicador de combustible, de presión de aceite, contador de revoluciones e indicador de temperatura en lo que se refiere al motor, y altímetro, velocímetro, brújula e indicador de

banqueo en cuanto a la navegación. Cada uno de estos instrumentos tenía sus peculiaridades y, por ejemplo, las brújulas de cada avión indicaban unos grados diferentes para un mismo lugar. Si el piloto cambiaba de avión tenía que preguntarle al que lo dejaba "a cuantos grados estaba tal pista" en ese aeroplano. Rudimentarios apuntes y una buena memoria eran importantes auxiliares en estas mañas.

Una base típica de la región era la de Hecelchakán, Campeche, situada próxima a la estación del Ferrocarril de Yucatán. El avión más empleado fue el Bellanca equipado con motor Wasp de 240 hp. José Antonio Saavedra nos relata así un vuelo típico entre la base y el campo chiclero de Nohsayab, situado en los límites de Campeche y Quintana Roo:

"Al despuntar el alba hacíamos la inspección prevuelo y vigilábamos la carga de productos diversos con destino a la chiclería. Si todo estaba bien, como era lo normal ya que los mecánicos eran muy confiables, poníamos el motor en marcha e iniciabámos la carrera de despegue y a media pista, que tenía unos 550 metros, las ruedas dejaban el terreno. Con el acelerador a fondo pronto el Bellanca tomaba la altura de crucero, reducíamos la potencia y enfilaríabamos hacia el destino. Una hora y veinte minutos era el tiempo de vuelo, siempre sobre una tupida selva. Vigilando el rumbo, el tiempo y la distancia, siempre llegábamos bien. Nohsayab estaba en una barranca, pero la aproximación era limpia y la pista lo suficientemente larga para un buen aterrizaje. Sin parar el motor descargaban el avión si llevábamos harina, frijoles, maíz u otras cosas para el personal de la chiclería y luego nos cargaban 10 fardos de 60 kilos cada uno conteniendo las marquetas de chicle. El regreso se hacía en la misma forma. Normalmente se hacían tres vuelos redondos por día pues se trabajaba jornada completa de sol a sol".

Una serie de factores, algunos de



Los pilotos Jorge Mason, Carlos León Goebers y José Antonio Saavedra.

ellos de tipo familiar, hicieron que doña Agripina Díaz, viuda de don Francisco Sarabia, vendiera la empresa a un grupo de capitalistas de Yucatán que le cambiaron el nombre por el de Transportes Aéreos Mexicanos, S.A., (1944). Muchos empleados, entre ellos una gran parte de los pilotos, dejaron el nido en el que se habían formado junto al legendario Francisco Sarabia por sentirse desligados de la compañía ante las nuevas circunstancias.

Sin embargo, la labor realizada por Sarabia siguió dando frutos en esa y en otras aerolíneas y regiones del país. El capitán Antonio Saavedra siguió volando, primero en Mexicana, luego en Aerovías Reforma y posteriormente en Aeronaves de México, donde le llegó la jubilación. Y con él otros muchos.

Todos ellos contribuyeron en forma por demás generosa y altamente profesional al desarrollo de esta nueva y poderosa industria que es el aerotransporte.



Junto al trimotor Stinson transformado en bimotor están los capitanes José Antonio Saavedra, Oscar Raúl Juárez Díaz y Armando Galaz Villanueva.

Los Angeles de la Sierra

El Estado de Chihuahua es el más grande de la República Mexicana con una superficie de 245,612 kilómetros cuadrados equivalentes a la suma de los territorios de Albania, Alemania Democrática, Bélgica, Dinamarca y Suiza. La mitad occidental del Estado está atravesada de norte a sur por la Sierra Madre Occidental que recibe distintos nombres. Esta zona montañosa está surcada por profundas barrancas que hacen muy difíciles las comunicaciones. En la otra mitad del Estado están la altiplanicie, los Médanos de Samalayuca, Sierra de Damas y las Hormigas, los llanos de Chilicote, de los Cristianos y de los Gigantes y el Bolsón de Mapimí. En esta difícil geografía hay tres vertientes hidrológicas, la del Pacífico, la del Golfo de México y la interior. Chihuahua es un estado ganadero y minero por excelencia, aunque tiene una gran importancia la agricultura, que es diversa por los distintos climas de la región, y la explotación maderera.

En esta geografía las comunicaciones y los transportes se enfrentan a enormes dificultades y a pesar de que el Estado posee una larga red ferroviaria, la aviación tenía que echar aquí raíces como en pocas otras partes. Es por ello que en Chihuahua iba a crearse una casta de pilotos "serranos" que por varias generaciones se ha constituido en un pilar en las comunicaciones del Estado.

Uno de ellos, y el más significativo por cierto, es Leopoldo López Talamanter, a quien en toda la República se le conoció como Leo López. Su nombre está ligado al de Chihuahua a cuyo desarrollo contribuyó en una forma por demás notable: creando rutas y servicios aéreos, construyendo pistas, instalando sistemas de radiocomunicación, forjando empresas y actividades comerciales y, muy especialmente, como forjador de pilotos ya que si bien la escuela que lleva su nombre es relativamente moderna, la actividad de maestro de pi-

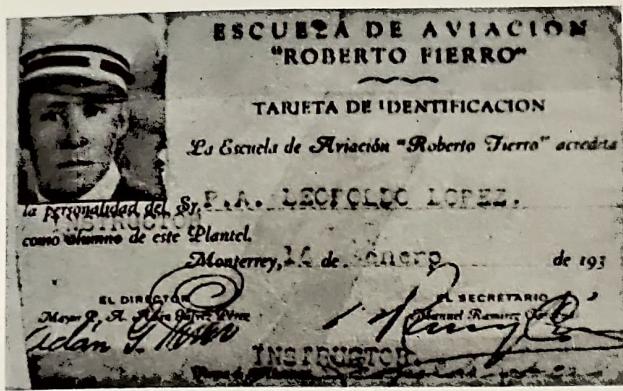


Leo López en su juventud.

lotos la ejerció por casi cincuenta años.

Leo López nació el 22 de noviembre de 1909 en El Paso, Texas, donde sus padres habían fijado su residencia obligados por las circunstancias políticas de la región y del país. En El Paso realizó sus primeros estudios y allí se sintió atraído por una intensa vocación aeronáutica por lo que entró a trabajar como mecánico para costearse los primeros vuelos. En 1929 obtuvo la licencia de piloto aviador y participó en numerosos circos aéreos por Texas en los que tuvo la oportunidad de conocer a personajes tan famosos como Charles Lindbergh, Amelia Earhart, Willey Post y otros.

Leo sintió la llamada de la tierra de sus ancestros y la que por sentimiento, convicción y sangre era la suya propia y se presentó en Chihuahua en 1931. Por aquella época llegó como gobernador de Chihuahua el entonces teniente coronel Roberto Fierro Villalobos, legendario piloto que había realizado numerosos e inolvidables vuelos, que había nacido en Ciudad Guerrero en



Credencial de Leo López como instructor de la Escuela de Aviación Roberto Fierro en 1933.

esa entidad, y había fundado una escuela de vuelo en la capital. Leo entró a formar parte de dicha escuela primero como mecánico y luego como instructor de vuelo pues tenía licencia de piloto comercial número 164 expedida por el gobierno norteamericano. Con el propio coronel Fierro marchó Leo a Monterrey de instructor en la escuela. En cierta ocasión hubo necesidad de volar un avión desde Monterrey hasta Veracruz y una pequeña línea regional de esta entidad lo contrató como piloto. Luego pasó a formar parte del cuerpo de pilotos de Comunicaciones Aéreas de Veracruz empresa fundada por Francisco Bush de Parada y de allí se integró a la Compañía Mexicana de Aviación como copiloto en los trimotores Ford, con los que ya se volaba a una

gran cantidad de ciudades de la República.

En el año de 1936 contrajo matrimonio con la señora Aurora Grayeb que ha sido un sólido apoyo en la vida de Leo.

El mismo año de su boda regresó a Chihuahua formando parte de Líneas Aéreas Mineras que hacía un par de años había fundado Gordon Barry. Pero habría de estar poco tiempo en LAMSA ya que la empresa local Minera Wemeco, que tenía un trimotor de base en Chihuahua, lo contrató para volar entre la capital del Estado y sus minas en Hidalgo del Parral y Guadalupe y Calvo. A bordo de aquel trimotor volaban personas, minerales, valores y carga de todo tipo como era propio de la región.

En el invierno de 1938 volaba Leo en el trimotor Kreutzer cuando sobrevino un paro del motor izquierdo. Como eran motores muy pequeños el avión comenzó a perder altura por la escasa potencia que le proporcionaban los dos en servicio. En medio de una gran vescica Leo pudo orientarse y llegar hasta la pista de "El Zorrillo" haciendo un buen aterrizaje. Sin embargo, allí quedó atrapado pues la vereda de mulas que llevaba de la pista a Guadalupe y Calvo estaba intransitable por la gran nevada. A 8,700 pies sobre el nivel del mar y con temperaturas de bajo cero grados,



Trimotor Kreutzer de la Compañía Minera Wemeco.



El capitán P.A. Leo López junto al trimotor Kreutzer en el hangar de Parral.

Leo permaneció durante 12 días. Gracias a la ayuda que le prestó una familia de tarahumaras se mantuvo el fuego día y noche y con ellos compartió agua y pinole como único alimento mientras trataba de reparar la falla del motor. Finalmente lo consiguió y pudo despegar nuevamente para salvarse él y el avión.

Este hecho hizo pensar a Leo en la necesidad de seguir incrementando la habilitación de pistas de aterrizaje en la sierra y complementarlas con un sistema de comunicación por radio. Leo y su esposa tomaron un curso de radiocomunicación y con la ayuda del técnico Amador Ronquillo montaron una estación Viking que operaba sin autorización en la banda de aficionados de 7000-7200 kilocilios. Así, el estado más grande de la República empezó a contar con un sistema de comunicaciones por radio y de transporte por avión, que siguió creciendo y desarrollándose en su transcendental función y sigue vigente en nuestros días.

Leo López continuó su labor de piloto en las sierras de Chihuahua volando luego para otra compañía minera in-

tegrada por hombres de negocios de la localidad entre quienes se encontraban los señores Eloy Vallina, Juan D. Morales y Eugenio Caballero.

En el año de 1944 Leo decidió independizarse y trabajar por su cuenta para lo que compró un avión Ryan y creó la empresa Servicio Aéreo Leo López iniciando un servicio sumamente importante en aquellas regiones: el de los vuelos especiales. También continuó su importante labor de seguir formando pilotos nuevos y promoviendo la construcción de más aeropistas y el establecimiento de equipos de radio para ampliar y mejorar las comunicaciones en la región.

Las necesidades de un servicio aéreo eficiente requieren del apoyo en materia de mantenimiento y refacciones. En Leo López se combinan las dos facetas más importantes de la aviación regional: la de piloto y administrador. Así Leo comprendió que debía tener su propio taller de servicio que garantizara la disponibilidad del equipo y la seguridad de los vuelos. Este taller fue creciendo y lo que nació como la satisfac-

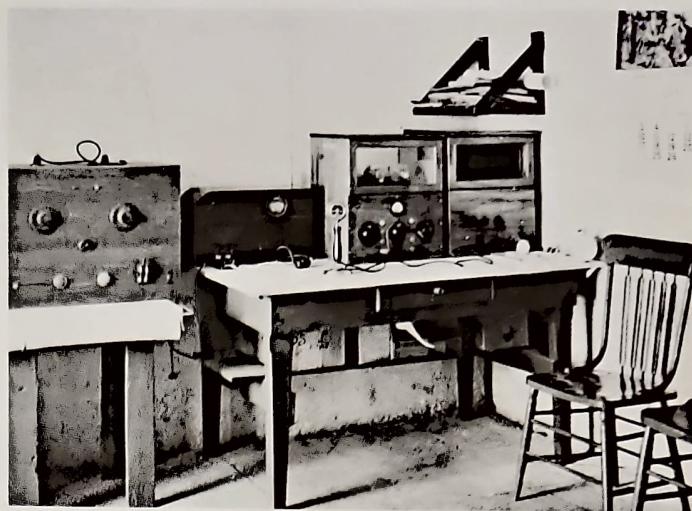
ción de una necesidad propia fué poco a poco dando atención a otros aviones y llegó a ser el taller más grande de la aviación general mexicana.

En el campo de las refacciones también Leo marcó una pauta muy importante ya que todos los operadores que adquirían los aviones vendidos por él requerían de ese importante servicio.

Aunque Leo López había sido maestro de muchos pilotos que aprendieron a volar con él o perfeccionaron el arte del vuelo en su compañía hace unos quince años creó la Escuela de Vuelo Leo López en donde se instalaron los más modernos adelantos para atender con suficiencia técnica y pedagógica las necesidades de la formación de nuevas generaciones de pilotos comerciales.

Leo López y sus empresas recibieron una gran cantidad de trofeos y preseas por diversas y destacadas acciones. Como distribuidor Cessna ha obtenido en muchas ocasiones el primer lugar mundial de ventas. Como piloto ha sido galardonado con las condecoraciones Emilio Carranza por 10, 15 y 20 mil horas de vuelo. La Federation International de Aeronautique (FAI), le otorgó en París el diploma "Paul Tissandier" por sus méritos como pionero de la aviación general. La Revista Aviación Internacional lo designó "Hombre del Año" al cumplir cincuenta años consecutivos en la aviación nacional.

En la actualidad el grupo de empresas fundadas por el capitán P.A. Leopoldo López Talamantes, establecidas en el Aeropuerto Internacional de Chihuahua, presta los siguientes servicios: escuela de vuelo con cursos para privado y comercial, simuladores electrónicos, refaccionaria, representación y renta de aviones, taller de mantenimiento de planeadores, taller de man-



Estación de radio Viking montada por el capitán Leo López y su esposa.

tenimiento de motores, taller para mantenimiento de equipos electrónicos, instrumentos y accesorios, servicio de ruta con itinerario fijo entre Chihuahua y Los Mochis y de taxi aéreo nacional e internacional con aviones monomotores y bimotores de pistón y un birreactor. Todos estos servicios están manejados por personal sumamente competente, casi todo él formado en las propias empresas de Leo.

Simultáneamente hubo otros pilotos que realizaron también una titánica labor en las sierras de Chihuahua destacándose entre ellos muy especialmente los capitanes Desiderio Varela Lazo (Chelelo) y Alberto Ruiz de la Peña (Peñita).

Leo López murió recientemente pero ciudades, pueblos y aldeas, minas y ranchos, están unidos entre sí y con la capital del Estado de Chihuahua gracias a la tesonera labor que realizan los pilotos y los aviones en aquellas regiones. Pilotos a los que se conoce como "los ángeles de la sierra" y a los que el pionero y maestro Leo López, con sus alas eternas, sigue guiando en las alturas.



ANTONIO CARDENAS POR IBEROAMERICA

Casi treinta y cinco mil kilómetros recorridos, más de ciento dieciocho horas de vuelo y la ruta San Francisco-Cerro Loco-Cali-Santiago-Buenos Aires-Montevideo-Asunción-Río de Janeiro-Córdoba-Santiago-La Paz-Lima-Quito-Bogotá-San José-Managua-Tegucigalpa-San Salvador-Guatemala-La Habana-México, es, en síntesis, la hazaña realizada por los mexicanos Antonio Cárdenas Rodríguez, piloto y Luis Cuevas Medina, radio-operador, a bordo del avión Lockheed-12 "Presidente Carranza".

Los preparativos

La muerte de Emilio Carranza primero y de Francisco Sarabia después, habían hecho que en México se olvidaran los grandes vuelos por temor a las tragedias.

Por otra parte la aviación había alcanzado un gran impulso y en el país ya operaban varias compañías de vuelos regulares y había numerosos aviones oficiales.

El mayor P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez, piloto de la Secretaría de

Comunicaciones y Obras Públicas, decidió realizar un vuelo de buena voluntad por diversos países americanos. Pretendía también saldar la deuda de honor que los pilotos mexicanos tenían con Pablo Sidar y Carlos Rovirosa, muertos cuando se 1939 intentaban volar de México a Buenos Aires.

Con la anuencia del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, ingeniero Melquiades Angulo y el visto bueno del Presidente de la República, general Lázaro Cárdenas, el mayor P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez inició los preparativos del vuelo que habría de realizarse en el avión Lockheed 12 propiedad de la SCOP.

Como ya llevaba un año volando en México necesitaba varios servicios y una preparación especial para vuelo tan largo que requería de mucha carga de combustible en tanques adicionales; así como una revisión completa de planteador, motores e instrumentos; además refuerzo del empenaje, tren de aterrizaje y otras modificaciones menores pero igualmente importantes, como la instalación de un radiogoniómetro automático, una salida de emergencia



Antonio Cárdenas Rodríguez y Luis Cuevas Medina.

en el techo porque la cabina quedaría ocupada por los tanques adicionales de combustible, piloto automático y deshieladores en las hélices.

El avión fue puesto en manos de su fabricante, la Lockheed Aircraft de Burbank, California, a donde fue llevado por el piloto Cárdenas Rodríguez y por el ingeniero Antonio Sánchez Saldaña a finales de diciembre de 1939.

Durante el tiempo de espera el mayor Antonio Cárdenas se dedicó a entrenarse para el vuelo y sus posibles contingencias, tanto en el aspecto técnico como el físico. Recibió un curso de vuelo por instrumentos, probó el avión en diversas configuraciones de peso hasta sus máximas posibilidades, evaluó la capacidad de las válvulas para evacuar el combustible en caso de emergencia y entrenó en largas horas de vuelo nocturno que alternó con varias horas manejando un automóvil para acostumbrarse a vencer el sueño y el cansancio.

Finalmente, con todo listo para emprender el histórico vuelo proyectado, se reunieron en Oakland, San Francisco, el avión, el piloto, el radio-

operador Luis Cuevas Medina de la Mexicana de Aviación y en el mecánico Luis Herrera.

Vuelo panamericano

El avión fué autorizado por el Departamento de Inspección de Aviación norteamericano para despegar con 3,420 litros de combustible y 190 de aceite, con un peso total de 5,941 kilogramos incluyendo la tripulación.

A las 5:30 de la tarde del 24 de mayo de 1940 los dos motores Wasp Jr. del Lockheed 12 se pusieron en marcha y el avión, lenta y pesadamente comenzó a rodar hasta consumir más de un kilómetro para lograr elevarse a pesar de un viento favorable.

Sobrevolaron Los Angeles en donde se les hizo de noche, siguieron a San Diego y entraron a territorio mexicano para adentrarse en el Golfo de California y checar Guaymas. Poco después llegaron sobre Mazatlán y tomaron altura para rebasar las sierras del Macizo Central. Con las primeras luces del alba alcanzaron Guadalajara. A las 7 volaron sobre la Capital del país y siguieron hacia Oaxaca, llegando a Cerro Loco a las 9 de la mañana del día 25, después de 13 horas y 30 minutos de vuelo, batiendo muchas marcas en ese tramo de 3,885 kilómetros.

Por el mal estado de la pista, aún sin terminar, regresó Cárdenas a la Ciudad de México en donde el avión fué bautizado el día 22 de junio con el nombre de "Presidente Carranza".

La pista, pese a su longitud de 3,000 metros, no ofrecía suficientes condiciones de seguridad para despegar con la carga máxima para llegar a Lima, Perú. Debido a las fuertes lluvias y a que la tierra estaba floja, el mayor Cárdenas decidió llevar menos combustible y llegar directo solamente hasta Cali, Colombia.

A las 6:10 de la mañana del día 27 de junio el "Presidente Carranza" despegó de Cerro Loco y, después de no pocas



Antonio Cárdenas Rodríguez en el avión "Presidente Carranza".

dificultades climatológicas, llegó a Cali, salvando los 2,480 kms. en 10 horas y 10 minutos.

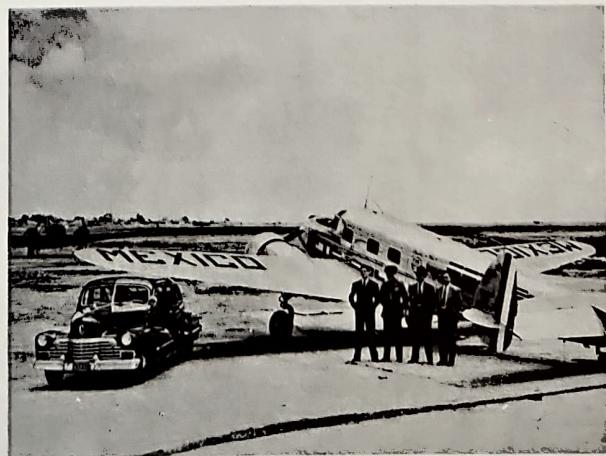
En la colombiana ciudad recibieron los mexicanos multitud de atenciones y homenajes que se multiplicarán en cada escala del viaje.

El día 28 salieron de Cali, dejando territorio colombiano, sobrevolaron Ecuador y llegaron a Lima con muy malas condiciones climatológicas y mucha niebla.

Al día siguiente 29, iniciaron la etapa cuyo final estaba previsto en Buenos Aires, pero las circunstancias mandarían una vez más sobre el deseo de los hombres y habría una variante que pudo ser dramática.

En vuelo checaron Arica, Iquique y Antofagasta, en donde enfilaron hacia los Andes tomando la necesaria altura. Una vez atravesado el macizo montañoso la radio estableció contacto con Buenos Aires, desde donde informaron

que había una densa capa de niebla desde los Andes al mar que impediría cualquier aterrizaje en esa amplia zona. Cuevas Mediana se puso en contacto con Santiago desde donde reportaron buen tiempo informándoles además que los recibirían con la pista iluminada porque la llegada sería de noche.



El avión en la Ciudad de México con el personal técnico que intervino en la preparación del vuelo.



El "Presidente Carranza" preparado para su gran vuelo.

Cruzaron de nuevo la Cordillera de los Andes y ya bien entrada la noche aterrizaron en Los Cerrillos casi sin combustible.

El día 30 atravesaron nuevamente los Andes aprovechando el paso del ferrocarril trasandino. Cruzaron la República Argentina a lo ancho y aterrizaron en El Palomar de Buenos Aires.

Por tierras del Plata

En Buenos Aires recibieron los tripulantes mexicanos grandes homenajes y gran cantidad de telegramas procedentes de México, incluyendo el del Presidente Lázaro Cárdenas.

Terminados los agasajos en la capital bonaerense, el mayor Antonio Cárdenas fijó para el día 13 de julio la salida hacia Montevideo, en cuyo campo de Pando aterrizaron después de 55 minutos de vuelo para cruzar el estuario del Río de la Plata.

El día 18 de julio iniciaron el vuelo Montevideo-Asunción. Debido al mal tiempo y a la deriva confundieron el río Paraná con el Paraguay y tardaron más de seis horas en llegar al campo de Noguazú, en vez de las 3:40 proyectadas al

invertir mucho tiempo en corregir un importante error de navegación.

El día 20 de julio dejaron la tranquila y hospitalaria capital paraguaya para volar los 1,600 kilómetros que los separaban de Río de Janeiro, disfrutando a su llegada del majestuoso espectáculo de la bahía con sus fascinantes playas y cerros circundantes.

El día 24 de julio, a las 6:10 de la mañana, salieron del aeropuerto Santos Dumont de la capital brasileña con rumbo a Córdoba, Argentina, escala para cruzar nuevamente los Andes. Hasta el Río Paraguay tuvieron muy buen tiempo, pero sobre el Paraná encontraron un frente que los obligó a volar bajo capa con lluvia y a muy escasa altura del terreno lo que se hacía enormemente peligroso al llegar a la zona montañosa. Se elevaron sobre la capa y siguieron su rumbo sobre 10,000 pies de altura. Cuando Cuevas estableció contacto con Córdoba recibió una información poco alentadora: intensos nublados, techo muy bajo y fuertes aguaceros. Después de numerosas vueltas, tratando en vano de encontrar un hueco por donde descender a Córdoba, decidieron regresar sobre su ruta a la zona



El avión Lockheed 12 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas empleado por el mayor Cárdenas Rodríguez en su legendario vuelo.

más despejada y llana para aterrizar. Tras informar de esta decisión por radio, regresaron sobre su marcha.

En un lugar adecuado atravesaron la capa descendiendo por instrumentos en busca de dónde aterrizar con la mayor seguridad posible. Ya casi sin gasolina el mayor Cárdenas descubrió un largo camino salitroso donde decidió aterrizar antes de que se acabara el combustible o se hiciera de noche. El aterrizaje resultó feliz y Cuevas Medina informó del hecho a Córdoba, dando la posición y pidiendo combustible.

Se prepararon para pasar la noche en el avión en medio de un gran aguacero y un intenso frío. A medianoche se acercó al avión un gaucho a caballo que regresó con comida y quien al día siguiente guió hasta el avión a los que habían salido en su búsqueda. Como ya estaba cerca de anochecer cuando dejaron el avión listo para el despegue, decidieron pasar la noche en un pueblecito cercano e iniciar el vuelo a la mañana siguiente.

Media hora después del despegue en el improvisado campo, llegaron a Córdoba donde fueron recibidos con calurosa acogida.

El día 1 de agosto el "Presidente Carranza" abandonó la hidalga y hospitalaria Córdoba para cruzar los Andes rumbo a Santiago de Chile. A 18,000 pies sobre un mar de nubes del que emergía majestuoso el Aconcagua que les sirvió de guía, el avión quedaba por momentos a merced de los elementos en medio de una tormenta de nieve y viento. Atravesada la cordillera amainó el mal tiempo, perdieron altura y llegaron sin más novedad a Santiago.

Después de 5 horas y 35 minutos para volar los 1,660 kilómetros que separan Santiago de Arica, el día 8 de agosto llegaron a esta ciudad localizada en la frontera con Perú.

Como habrían de salvar grandes alturas, cargaron poco combustible y salieron de Arica hacia La Paz, Bolivia, el aeropuerto más alto del mundo. En vuelo fueron recibidos por pilotos bolivianos a bordo de una escuadrilla de aviones Curtiss.

El día 15 de agosto, con viento y mucho frío, el avión despegó trabajosamente de El Alto pese a que no llevaba su máxima capacidad de combustible. Se elevaron hasta 22,000 pies para salvar la Cordillera Real y luego descen-

OCEANO ATLANTICO

OCEANO PACIFICO



Hotel Presidente
Operated by Presidente Corporation
Havana Cuba

	DIST. Mts.	Temp.	
San Francisco - Latacunga	3340 -	14° (Nocturno)	
Latacunga - Quito	3220 -	10.31°	
Quito - Guayaquil	1450 -	5.35°	
Guayaquil - Lima Peru	3040 -	10.13°	
Lima Peru - Santiago Chile	3040 -	10.13°	
Santiago Chile - Buenos Aires Arg	1280 -	4.20°	
Buenos Aires - Montevideo Uruguay	13.330	4.20°	
<u>En el vuelo un emparrado 4.20°</u>			
<u>Regreso</u>			
Buenos Aires - Montevideo Uruguay	345 -	1.12°	
Montevideo Uruguay - Asuncion Paraguay	1700 -	6°	
Asuncion Paraguay - Potosi Bol	1782 -	6.18°	
Potosi Bol - La Paz Bolivia	3,316 -	11.36 (1.12°)	
La Paz Bolivia - Santiago Chile	284 -	3.20°	
Santiago Chile - La Paz Bolivia	2,716 -	8.59 (1.12°)	
La Paz Bolivia - Lima Peru	1440 -	4.85°	
Lima Peru - Quito Ecuador	1,664 -	5.37°	
Quito Ecuador - Bogota Colombia	1,168 -	4.00°	
Bogota Colombia - Panama	700 -	2.45° (AST)	
15,775 - 4.20°			

	DIST. Mts.	Temp.	
Panama - San Jose CR	816 -	25.0°	
San Jose CR - Managua Nic	336 -	11.10°	
Managua Nic - Tegucigalpa Honduras	432 -	11.30°	
Tegucigalpa H - Salinas -	282 -	1.00°	
Salinas - Guatemala -	280 -	0.55°	
Guatemala - Hobart Cuba	1464 -	5.05°	
Hobart Cuba - Mexico DF	2,000 -	7.00°	
5,626 - 20.44°			

Del puño y letra del mayor Antonio Cárdenas Rodríguez son estos datos sobre las distancias y tiempos de su vuelo por Iberoamérica. Están hechos en La Habana con papel membretado del hotel donde se hospedaba.

dieron hasta el mar para hacer sobre El Callao la aproximación final a Lima, aterrizando en el campo de Limatambo después de cinco horas de vuelo.

El día 19 de agosto el "Presidente Carranza" y su tripulación dejaron la capital peruana para cruzar nuevamente un importante tramo de la cordillera andina en su viaje hasta Quito, capital de Ecuador. Sobrevolaron los grandes macizos montañosos del Chimborazo (6,310 metros), Cotopaxi (5,943), Nevado de Cayambe (5,840) y en Quito aterrizaron en el aeropuerto Mariscal Sucre.

Con reportes de tiempo no muy favorables salieron de Quito el día 21 de

agosto con rumbo a Bogotá a donde llegaron después de sortear densas masas de nubes, montañas y valles cubiertos de niebla y cambiar numerosas veces de rumbo y de altura, hasta llegar al campo de Techo.

El día 23 de agosto se despidieron de la Atenas de América y dejaron Sudamérica para regresar a México viajando por los países centroamericanos. Hicieron escala en Panamá, visitando esta República y la zona del Canal, donde el avión fue revisado y cargado de combustible para proseguir el vuelo el día 26 hacia San José de Costa Rica. Al saber los norteamericanos que los mexicanos pensaban lanzar unas ofrendas florales sobre las aguas en que perdieron la vida Sidar y Rovirosa, un escuadrón de bombarderos escoltó al "Presidente Carranza" y participó en la emotiva ceremonia. Terminado el homenaje sobre las aguas de Puerto Limón los norteamericanos regresaron a su base y los mexicanos continuaron hasta San José, aterrizando en el campo de La Sabana, donde se repitió la ya natural y calurosa recepción de todas cuantas ciudades visitaban.

El día 28 salieron de San José hacia Managua. Pilotos de la Fuerza Aérea Nicaragüense los recibieron y escoltaron hasta el campo de Xolotlán. El día 30 de agosto salieron de Managua con destino a Tegucigalpa, Honduras, en cuya ruta, muy montañosa, encontraron muy buen tiempo llegando sin novedad al campo de Toncontín.

Al día siguiente 31, salieron de Toncontín escoltados por aviones de la Fuerza Aérea Hondureña hasta la frontera de El Salvador. Cuevas Medina entró en contacto con Ilopango, aeropuerto de San Salvador, donde poco después aterrizaron.

Después de un placentero vuelo entre San Salvador y Guatemala el día 2 aterrizaron en La Aurora.

Al día siguiente se cubriría la penúltima etapa. México estaba más cerca que nunca, pero aún hay que volar por el Caribe para visitar La Habana. Despe-



Cuevas Medina y Cárdenas Rodríguez durante la recepción que tuvieron a su llegada a México.

garon a las 6:25 de la mañana y después de cruzar Belice volaron frente a las costas mexicanas, cruzaron el Canal de Yucatán y llegaron a la Isla de Cuba. Después de volar más de 1,300 kilómetros aterrizaron en el campo Columbia.

Cárdenas Rodríguez recibió órdenes de México de permanecer en Cuba hasta el día 13, por lo que se tomaron tiempo para gozar de la espléndida belleza de La Habana y de la alegre y bulliciosa hospitalidad de los cubanos.

El día 13 de septiembre a las 6:30 despegaron del campo de la Panamericana, lo que lograron al final de la pista debido a lo pesado del avión por la gran cantidad de combustible. Sobre Isla Mujeres llegaron a territorio mexicano. Sobre Frontera, Tabasco, encontraron muy mal tiempo y no pudieron privar a su mente del recuerdo del trágico fin de los españoles Berberán y Collar en un vuelo semejante. Volaron por instru-

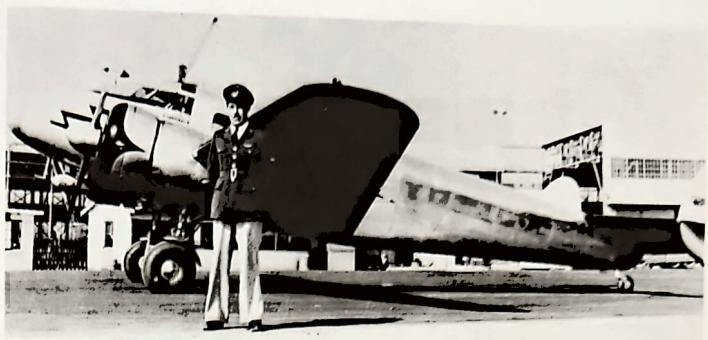
mentos hasta Tlacotalpan, pero como seguía el mal tiempo hasta Córdoba se elevaron hasta 18,000 pies para recalcar a Puebla. Las majestuosas cúspides de los volcanes Citlaltépec, primero y después Popo e Izta, les sirvieron de centinelas que presentaban armas en emocionada bienvenida. Sobre Puebla viraron hacia Tlaxcala para atravesar por la parte más baja el cinturón de montañas que circunda a la capital de la República. Descendieron bajo capa y entraron al Valle de México sobre Texcoco, avisando a la capital con profunda emoción. Se enfilaron al Campo Central Aéreo y, después de dar varias vueltas sobre él, aterrizaron.

La recepción fue impresionante

Durante el viaje los mexicanos llevaron mensajes autógrafos del Presidente Cárdenas a los Jefes de Estado de los países visitados. En todos los lugares fueron recibidos con gran entusiasmo por el pueblo y atendidos por ministros

y jefes de las fuerzas aéreas, así como por el personal de las embajadas de México. Los presidentes de cada República los recibieron en audiencia especial.

El mayor P.A. Antonio Cárdenas Rodríguez, el radiooperador Luis Cuevas Medina y el avión "Presidente Carranza" habían cumplido fielmente su cometido.





C. L. M. 1971

LA RUTA DEL SOL

El día 8 de enero de 1948 despegó del Aeropuerto Central de la Ciudad de México el cuatrimotor Constellation de Aerovías Guest con destino a Madrid en un vuelo que permitió unir a nuestro país con Europa y que, casi 40 años después, mantiene Aeroméxico con los poderosos trirreactores DC-10-30. El vuelo histórico se cumplió en esta ruta: Ciudad de México — Miami (Florida) — San Juan (Puerto Rico) — Santa María (Azores) — Lisboa (Portugal) y Madrid (España),, con un tiempo de vuelo de casi 28 horas, mientras que en la actualidad se hacen solamente 12 horas y con una sola escala.

La aerolínea

Aerovías Guest fue una compañía bastante particular y desde sus inicios, que tuvieron un tinte novelesco, siempre dió muestras de ello.

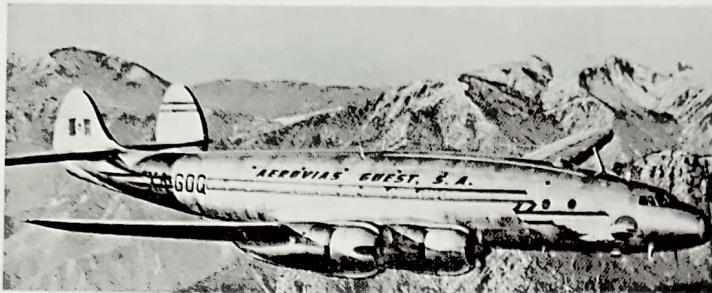
El día 4 de febrero de 1946 don Carlos Ramos, en esa época gerente general de Aeronaves de México, solicitó ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el permiso necesario para que su empresa estableciera una ruta interna-

cional trasatlántica entre México y Europa, concretamente entre las ciudades de México y Madrid con escalas en La Habana, Bermuda, Azores y Lisboa.

Por su parte y después de que lo hiciera Aeronaves, Mexicana de Aviación también solicitó el permiso para una ruta similar para unir México con París vía La Habana - San Juan de Puerto Rico - Santa María de Azores - Lisboa y Madrid. Esto ocurrió el día 8 de julio de 1946.

El día 26 de octubre del mismo año, la recién creada compañía Aerovías Guest, S.A., solicitó igualmente permiso para establecer una ruta entre México y Miami, en Florida. Días después, el 4 de noviembre del mismo año, pidió extender la ruta hasta Madrid con escalas en Bermuda, Azores y Lisboa.

Debido a la situación de competencia entre las tres aerolíneas para operar la misma ruta, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas convocó a los representantes de las tres empresas a una sesión de la Comisión Consultiva de Vías Generales de Comunicación. Ante el planteamiento sobre el tiempo que cada aerolínea tardaría en iniciar



El Constellation L-749 de Aerovías Guest.

los servicios transcontinentales, Mexicana contestó que no estaba en posibilidad de comenzarlos en un futuro inmediato, Aeronaves informó que podría empezar seis meses después de que se le dieran los correspondientes permisos y Guest aseguró que de inmediato. El licenciado Eduardo Medina Urbizu, secretario de la Comisión, anunció el fallo en favor de otorgar el permiso a Guest, fijando una fecha límite para iniciar la operación, vencida la cual se perderían los derechos.

Mister Guest

El señor Winston Guest era un acaudalado norteamericano que compartía dos aficiones: el polo y México. Era un consumado jinete que gustaba del polo y competía en cuantos torneos se presentaban, especialmente con sus amigos mexicanos ya que era un enamorado de nuestro país y pasaba largas temporadas en la Ciudad de México y en Acapulco. Entre los polistas mexicanos, sus amigos, se encontraban los generales Amaro y Nava Castillo, don Julio Estrada y Oscar Obregón padre.

Oscar Obregón hijo, recién terminada su carrera, trató de emprender nuevos negocios y, una vez en contacto con el amigo de su padre, el señor Guest, pensaron en fundar una aerolínea para unir el Puerto de Acapulco, que ya comenzaba a proyectarse como una nueva Meca del turismo, con Los Angeles, la Meca del cine. Este proyecto se enfrentó a cierta oposición por parte de las autoridades correspondientes y, al parecer, fué el propio presidente de la República, licenciado Miguel

Alemán Valdés, quien recomendó a los señores Guest y Obregón que ya que pensaban realizar una gran inversión lo hicieran con una mira de mayor proyección y que por supuesto encontrarían todo el apoyo del gobierno mexicano: unir México con Europa por la vía aérea, algo sumamente fantástico en aquella época en que apenas hacía dos años que había terminado la II Guerra Mundial. Sin embargo la idea entusiasmó a los inquietos forjadores de la nueva aerolínea.

De inmediato se procedió a realizar las investigaciones pertinentes sobre el equipo de vuelo, financiamientos, rutas, personal, capacitación, permisos y trámites nacionales e internacionales. Por de pronto se constituyó la sociedad y se solicitó oficialmente el permiso a Comunicaciones y Obras Públicas.

La empresa llamada Aerovías Guest, S.A., quedaba integrada con los siguientes socios: Winston Guest, Oscar Obregón padre, Ramón Obregón, Oscar Obregón hijo, Julio Estrada y José Para-

El avión

Una vez otorgado el permiso a Aerovías Guest, el licenciado Oscar Obregón hijo marchó a Burbank a comprometer la compra de un Lockheed Constellation L-749 que había sido estimado como el avión ideal para la ruta y el servicio.

Los Constellation en sus diversas versiones mejoradas fue uno de los mejores, si no el mejor entre los grandes aviones de pistón para pasajeros. El prototipo C-69 voló por primera vez en 1943 y fue asignado a distintos usos militares según las necesidades del momento. De un pedido inicial de 180 unidades solamente se habían entregado 22 al comando de transporte aéreo estratégico cuando terminó la guerra. Con el material de 51 aviones que estaban sin ensamblar la Lockheed realizó el avión de pasajeros denominado L-049 que inicialmente entró al servicio de Pan American y TWA.



Carretero en el Aeropuerto de la Ciudad de México.

En febrero de 1946 ingresó al servicio regular el L-649 que reforzó el éxito del anterior. En 1947 apareció el L-749 que a las magníficas cualidades de los anteriores unía su gran capacidad de combustible que le daba un radio de acción de unos 4,000 kilómetros con 48 pasajeros. Siguieron después más y mejores versiones hasta culminar con los Super G Constellation que fueron sustituidos ya por los jets.

El Lockheed L-749 Constellation de Aerovías Guest, matriculado XA-GOQ, tenía estas características básicas: cuatro motores Wright R-3350 C18 BA3 Cyclone, radiales de 18 cilindros refrigerados por aire con 2,200 hp de potencia cada uno; envergadura de 37.49 mts., longitud de 29 mts., altura de 7.21 mts.; el peso al despegue era de 46,310 kgs, la velocidad de crucero de 510 kph a 6,200 metros, el techo de servicio de 7,600 mts. y la autonomía de 3,637 kts. con una capacidad de 42 pasajeros.

Los trámites

Los demás trámites fueron igualmente acelerados. Los de carácter internacional se realizaron por los cauces normales, excepto en el caso de España, ya que México y ese país no mantenían relaciones diplomáticas. El dictamen de la Secretaría de Relaciones Exteriores, al respecto, fue el siguiente: "No exis-



Primer plano del "Veracruz".

tiendo relaciones entre nuestro país y el régimen que encabezaba el general Franco, no es posible a esta Secretaría gestionar las medidas que pudieran ser necesarias de parte de dicho régimen para el establecimiento del servicio de que se trata. Lo anterior no obsta para que la empresa interesada, si así lo desea, realice por su cuenta las gestiones de carácter privado que estime convenientes a sus intereses".

El día 22 de agosto de 1947 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas otorgó a Aerovías Guest la concesión número 102 para volar la ruta México-Miami-Hamilton-Santa María-Lisboa-Madrid-París-Londres transportando pasajeros, correo y carga.

El general Franco, Jefe del Estado Español, recibió en audiencia privada a 203



Margarita Alatorre, Salvador Zúñiga y Bertha Lara en Lisboa.



El majestuoso tetramotor entrando a la plataforma de Barajas.

varios miembros de la familia Obregón quienes habían viajado a España para acelerar los trámites que habrían de realizarse en aquel país.

El día 29 de noviembre de 1947 don Ramón Obregón, consejero de Aerovías Guest, encontrándose "accidentalmente" en Washington recibió una notificación de la Embajada de España en Estados Unidos, que decía: "El Exmo. Señor Ministro de Asuntos Exteriores de España, comunícame telegráficamente que el gobierno Español ha autorizado el aterrizaje provisional de cuatro vuelos de ensayo a los aviones de la compañía mexicana Aerovías Guest, S.A., que se propone hacer el servicio de transporte aéreo de pasajeros,

correspondencia y carga entre México,

D.F., Miami, Hamilton, Santa María, Lisboa, Madrid, París y Londrés. Esta autorización está condicionada a que los aviones de Aerovías Guest no pueden tomar tráfico comercial entre Lisboa y Madrid".

Ante las presiones de las aerolíneas afectadas por la concesión a Guest, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas extendió, sin posibilidad de ampliación, el plazo inicialmente otorgado a Aerovías Guest para el inicio del servicio aéreo a Europa. Se fijaba como plazo definitivo el día 10 de enero de 1948.

Este ultimátum obligó a agilizar las gestiones y todo se llevó de aquí en adelante con mayor urgencia.

El gran momento

Dada la positiva participación del presidente Miguel Alemán, que era veracruzano, en la cristalización de este proyecto, así como al hecho de que el primer Municipio de México llevara el nombre de Villa Rica de la Vera Cruz, se decidió ponerle el nombre de "Veracruz" a la poderosa aeronave que con su majestuosa línea y sus poderosos cuatro motores era orgullo de la aviación nacional.

Las premuras de realizar el vuelo inaugural en la fecha prevista, obligó a la aerolínea a emplear pilotos extranjeros en el primer vuelo, ya que las tripulaciones contratadas aún no habían cumplido el curso de capacitación e identificación con el avión y la ruta transatlántica. Esto ocasionó algún problema serio con el Colegio de Pilotos Aviadores de México que se inconformó con el hecho.

En una ceremonia efectuada el día 7 de enero de 1948, el licenciado Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Transportes, con la representación del Presidente Alemán, bautizó el avión y rompió la simbólica botella de champán.

Ejemplo palpable de las prisas por realizar el vuelo fué la contratación de un



En masa el público trata de rodear el avión.

radio-operador para el viaje inaugural. En efecto, el experto Salvador Zúñiga fué contratado a las 3 de la madrugada del día 7 en el restaurante de Marcelino Hamz en el Puerto Central Aéreo. Zúñiga dominaba el inglés a la perfección, tenía en vigor su licencia de radio-operador, así como su pasaporte y, aunque trabajaba en American Airlines, fué contratado de última hora para completar la tripulación técnica del "Veracruz".

El día 8 de enero amaneció en la Ciudad de México con tiempo espléndido. Pronto se congregaron varios cientos de personas en el Aeropuerto para despedir al memorable vuelo. En el pequeño edificio terminal de entonces había un gran revuelo entre los pasajeros que se preparaban para viajar directamente a Europa y los amigos y familiares que habían ido a despedirlos. La torre de control y las oficinas de las autoridades aeronáuticas y despacho mostraban una tensión poco habitual. Los mecánicos y tripulantes técnicos realizaban las últimas inspecciones. Finalmente llegó el momento en que los

poderosos cuatro motores Wright R33 Cyclone fueron puestos en marcha y el avión, tras al carretero, inició el despegue perdiéndose en la lejanía ante la ansiedad de cientos de personas.

La tripulación del "Veracruz" en este primer vuelo estaba integrada así: comandante el capitán Alfred Merhige, copiloto H. Hantern, primer oficial A.L. Monteverde, ingeniero de vuelo J. Inglis, navegante H. Stevens y radio-operador Iam Summers; todos ellos personal experimentado al servicio de Lockheed. Además iban los mexicanos Salvador Zúñiga, radio-operador y margarita Alatorre, Bertha Lara y Salvador Hernández, sobrecargos.

Inmediatamente a la salida se sintonizó el radiofaro de Tuxpan, que estaba recién instalado y era muy potente. Como se navegaba con indicadores automáticos de dirección (ADF), las estaciones de alta y baja frecuencia eran decisivas para mantener la ruta. En el vuelo entre México y Miami se tuvo un apoyo permanente con las estaciones costeras de los Estados Unidos que permitieron una navegación sumamente



Impresionante recepción en Madrid.

precisa. Al cruzar la Sierra Madre Oriental la captación fué muy clara.

Después de 5 horas y 15 minutos se llegó a Miami con buen tiempo haciendo un aterrizaje perfecto. En el aeropuerto internacional de esta ciudad hubo una ceremonia presidida por el alcalde que dió la bienvenida a la aerolínea mexicana y a la nueva ruta. La Guest tenía los derechos de quinta libertad en Miami, por lo que esta escala, además necesaria para cargar combustible, fué siempre importante para México.

Como aún no se había conseguido el permiso para aterrizar en las Islas Bermudas, la siguiente escala de la ruta fué San Juan, en Puerto Rico, a donde el avión "Veracruz" llegó con mal tiempo después de 4 horas de vuelo.

El cruce del Atlántico Medio en el invierno suele estar acompañado de buen tiempo. Sin embargo, en esta ocasión

las condiciones meteorológicas eran bastantes deficientes y, además, la información facilitada en el aeropuerto estaba basada en la obtenida de un globo sonda lanzado diez días antes. La altura máxima de crucero del Constellation era de 7,600 metros pero generalmente se volaba entre 6 y 6,500 para alcanzar la máxima velocidad de crucero económico de 510 kph. El tiempo de vuelo estimado entre San Juan, Puerto Rico y Santa María, Azores, fue de 8:30 horas aunque realmente se invirtieron poco más de 10 debido al mal tiempo reinante y a los fuertes vientos de frente, haciendo el aterrizaje en la pista de Santa María con escaso combustible.

El viaje a través del Atlántico, en aquel tiempo, se hacía mediante navegación astronómica para lo cual el avión tenía una ventanilla "cúpula" en el techo de la cabina de mando en don-

de el navegante colocaba el sextante y hacia las lecturas correspondientes. El radio telegrafista permanecía en contacto permanente con las estaciones costeras, que no siempre entraban y la de Nueva York, cuyo acceso era rapidísimo y siempre respondió. Las correcciones fueron siempre precisas y la navegación se llevó con exactitud, siendo el único problema el ya señalado de la falta de una información meteorológica reciente.

La llegada al continente europeo y aterrizaje en Lisboa causó una gran impresión entre los tripulantes y pasajeros del "Veracruz" pues significaba un radical acercamiento a la meta. A las 4:45 horas de vuelo se cubrió esta cuarta etapa del viaje.

En Lisboa fué necesario esperar porque el aeropuerto de Barajas estaba bajo mínimos. Tras unas tres horas, el Constellation inició la última etapa del memorable vuelo.

A las 13:40 horas del día 8 de enero de 1948, después de unas 2:40 de vuelo, los miles de personas que materialmente colmaban terrazas, plataformas, pasillos y miradores del Aeropuerto de Barajas comenzaron a lanzar vivas a México cuando el poderoso cuatrimotor "Veracruz" se acercaba lenta y majestuosamente al edificio principal del aeropuerto. La recepción resultó impresionante e inolvidable. Centenares de banderas de México y España ondeaban sin cesar, grandes grupos de mexicanos residentes en España cantaban el himno nacional de México y la emoción desbordante trepidaba en la fría tarde del invierno madrileño.

Una numerosa delegación oficial recibió al avión, tripulación y pasajeros en forma por demás emotiva. Entre las autoridades se encontraban los señores Joaquín Ruiz Jiménez, director del Instituto de Cultura Hispánica; coronel Rafael Martínez de Pisón, director general de Aeronáutica Civil; don César Gómez Lucía, director gerente de Iberia, a quienes acompañaban las damas de la Congregación de Nuestra Señora



Los primeros pasajeros.

de Guadalupe, portando la bandera de México y encabezadas por su presidenta la señora de Ballesteros, una delegación de toreros presidida por el diestro Morenito de Talavera y otra de cineastas con Cesáreo González al frente, así como numerosos representantes de los ministerios de Asuntos Exteriores, Información y Turismo y Ayuntamiento de Madrid.

Otro importante grupo que recibió al avión estaba integrado por mexicanos que en ese entonces se encontraban accidentalmente en España y entre los que se hallaban el escritor don Nemesio García Naranjo, el doctor e investigador Ignacio Rubio Mañé, el profesor Miguel Bernal Jiménez, la historiadora Josefina Muriel, el pintor Alejandro Rangel Hidalgo y el señor José Barroso, de la Cruz Roja.

Los señores Ruiz Jiménez y Martínez



Entusiastas españoles y mexicanos dan la bienvenida al "Veracruz".



El señor Ruiz Jiménez, la señora Bustamante, la señorita García López y don Nemesio García Naranjo, en la recepción oficial.

de Pisón fueron los encargados de dar la bienvenida a España a la señorita Lucía García López, a su hermano Agustín, hijos del Secretario licenciado Agustín García López, y al licenciado Oscar Obregón hijo, representante de Aerovías Guest.

Los diarios de Madrid destacaron en primera página, sin excepción, la llegada del avión "Veracruz" a España y sus editorialistas y columnistas publicaron emotivas líneas sobre el significado que tenía este reencuentro entre México y España. Igualmente, todos los diarios publicaron numerosas fotografías de la impresionante recepción en Barajas y todas las informaciones hicieron referencia al alarde técnico que significaba haber cubierto sin contratiempos la larguísima ruta trasatlántica.

El Constellation llevaba en su bodega casi un motor completo desarmado, así como otras muchas refacciones importantes, que por entonces era imposible conseguir en Europa y que habrían

hecho falta de haberse producido alguna falla.

El viaje de regreso se hizo por la ruta de Terranova con el objeto de explorar posibles alternativas futuras.

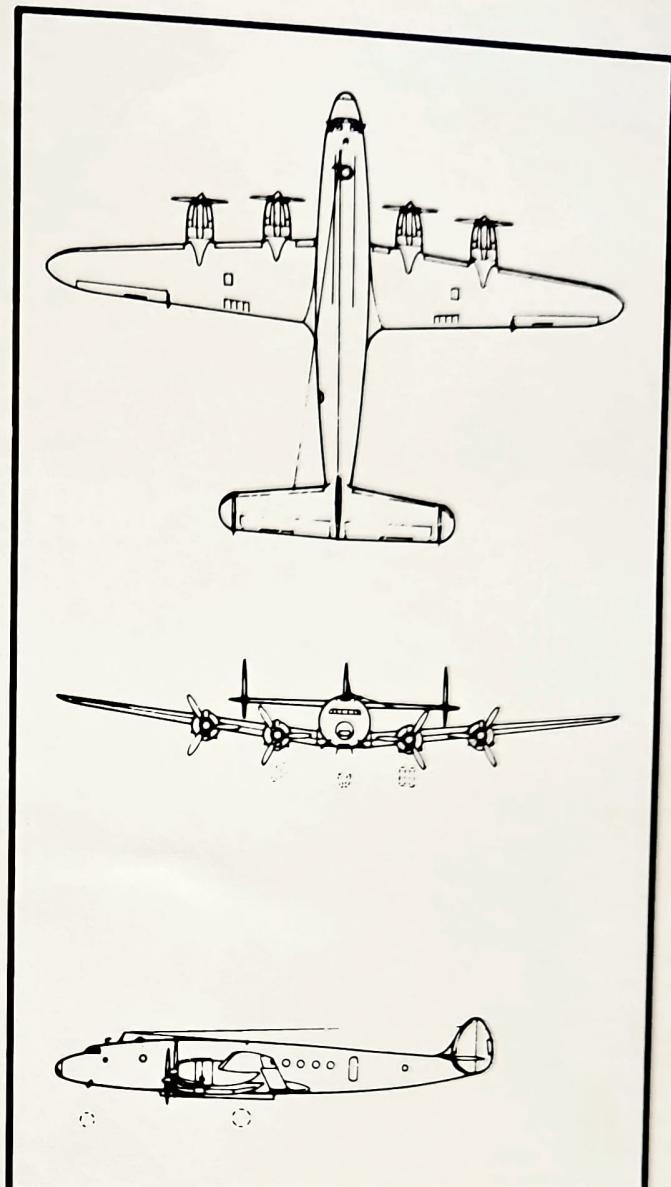
Cuando se hubieron realizado los vuelos experimentales y las tripulaciones mexicanas estuvieron listas para realizar los viajes, comenzaron los servicios regulares ya en la ruta México - Miami - Hamilton - Santa María - Lisboa - Madrid. La primera tripulación técnica totalmente mexicana la integraron el comandante capitán Salvador Mariscal, el copiloto capitán Francisco Lavat Bayona, ingeniero de vuelo Manuel García Monraz y navegante y radio-operador Joaquín Bustamante. Como piloto asesor iba el capitán Alfred Merhige.

Hasta hoy

Dada la especial situación de España, que todavía no superaba los estragos de

su propia guerra civil y sufría además los efectos de una reciente guerra mundial que había empobrecido a Europa, la compañía mexicana obtuvo una situación de privilegio pues podía manejar libremente sus divisas a pesar del control de cambios, aunque en compensación tenía ciertas limitaciones para sacar pasajeros españoles con destino a Estados Unidos y México que no fueran en viaje de regreso. Pero, tanto Guest como Aeroméxico, siempre tuvieron un trato exquisito por parte del pueblo y las autoridades de España. Como la compañía española Iberia lo ha tenido en México.

La Ruta del Sol fue el puntal de Aerovías Guest, que posteriormente tendría algunas otras. Cuando se fusionó con Aeronaves de México, hoy Aeroméxico, la ruta siguió teniendo una capital importancia. Hoy, 38 años después del vuelo inaugural, la Ruta del Sol, sin las escalas técnicas de Bermuda y Azores, más la extensión a París, que ya se empezó a volar en época de Guest, constituye un timbre de orgullo para la aviación civil mexicana, entre otras cosas porque se ha volado en todos esos años sin accidentes.





MEXICO-ROMA EN UN DC-3

Después de que los hermanos Wright hicieron posible el vuelo del primer avión, acontecimiento pionero de la aviación mundial, la más grande hazaña del hombre y de las máquinas voladoras sería la conquista del Atlántico. Hazaña lograda por muchos legendarios pilotos y en la que fueron también muy numerosos los que perdieron la vida sin lograrlo.

Para 1949 el cruce del Atlántico seguía siendo un reto para los pilotos, aunque ya varias aerolíneas tenían servicios regulares que a través del Norte y de Sur unían a Estados Unidos con Europa y a ésta con Sudamérica con poderosos cuatrimotores.

Los hombres

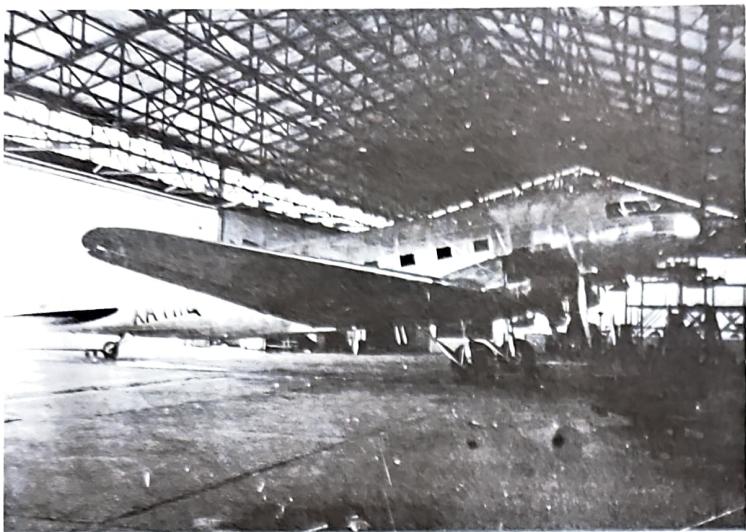
Carlos Panini era un italiano residente en México que se había establecido en Pachuca explotando una cantera. Su afición por el vuelo lo llevó a adquirir un De Havilland Moth con el que Julio Zinser lo enseñó a volar. Industrial y poloto decidió incorporarse a la aviación comercial y compró la empresa Aerolíneas del Balsas que acrecentó

con nuevas rutas y más aviones hasta transformarla en Servicios Aéreos Panini, que en su tiempo llegó a tener una considerable importancia en los sistemas nacionales de aerotransporte. Cuando, por diversas razones, vendió la empresa a los propietarios de Aerovías Reforma, Carlos Panini decidió hacer un viaje a su natal Italia a bordo de su propio avión, un DC-3-A. Sin embargo, él como piloto era realmente un aficionado y para el planeado viaje se requería de los servicios de un profesional.

Por aquel entonces Xavier Garagarza estaba —como tantas veces en su vida— sin trabajo y fué elegido por Panini para tripular el DC-3 en el viaje entre México y Roma.

Xavier Garagarza, nació a principios del siglo en Guadalajara. Después de haber ejercido casi todas las profesiones posibles que ofrece la vida a un joven pleno de inquietudes, había descubierto que la aviación le iba a proporcionar todas las satisfacciones que anhelaba y, desde entonces, se había consagrado a ella.

El capitán P. A. Xavier Garagarza fue 211



El Douglas DC-3A empleado en el vuelo.

una de las personas más carismáticas de nuestra aviación porque en él se conjugaron muchas circunstancias que le proporcionaron ese don. Independientemente de su evolución cronológica, don Xavier era un eterno joven que derrochaba simpatía, alegría, don de gentes, espíritu aventurero, de carácter franco y extrovertido que a todo el mundo le caía bien. De niño, huérfano y sin recursos se había tenido que enfrentar a la vida y sabiendo que ésta no le iba a regalar nada, se propuso arrancarle todo, si era preciso, a bofetadas. Quizás por ello hasta fué boxeador.

Pero a esta presencia externa, don Xavier unía un gran espíritu de entrega, de trabajo y de estudio, porque su idealismo no le hizo nunca olvidar la realidad de la vida y siempre tuvo los pies muy firmes en la tierra. La broma o la aventura de Garagarza iban siempre precedidas de un cansancio de labores generosas, aunque su temperamento tan peculiar restara importancia a su capacidad de entrega y a su natural generosidad.

Para el moderno Ulises, que tomó la vida como una mítica y colosal aventura, el cruce de los Andes, el Atlántico y el Sáhara, en los controles de un DC-3, significaban el triunfo y la gloria.

Carlos Panini y Xavier Garagarza pronto se pusieron de acuerdo en los detalles para la realización del vuelo. El problema técnico más serio fué acondi-

ciónar el avión para un vuelo de más de doce horas cuando su radio de acción máximo apenas llegaba a las siete. Hubo que aligerar el peso del avión para incrementar la capacidad de combustible, así es que le quitaron todos los asientos y cuanto no era imprescindible. Además fué necesario instalarle varios tanques distribuidos por la cabina desde los cuales se podía bombardear combustible a los principales.

El vuelo

El día 14 de agosto de 1949 Garagarza y Panini, a bordo del DC-3 matrícula XAHIQ, despegaron del Aeropuerto de la Ciudad de México con destino a Roma, previas escalas por Centro, Sudamérica y África. La primera fue en Guatemala a donde llegaron sin novedad. De allí a Managua, Panamá, Guayaquil y Quito.

La escala en Quito requiere de una explicación. Cuando Panini y Garagarza tenían ya planeado su vuelo ocurrió en terrible terremoto que afectó trágicamente a una gran región de Ecuador. Al saberlo, ambos se ofrecieron al gobierno de México para transportar ayuda a bordo de su avión, desviándose de su ruta original que era Panamá-Caracas. Panini y Garagarza llegaron a Quito el día 18 de agosto con varias toneladas de alimentos, medicinas y otros elementos de ayuda, encontrándose en el aeropuerto con otros muchos aviones que procedentes de diversos países se volocaban en ayuda a Ecuador. La presencia del avión y de los pilotos mexicanos ocasionó que aquel pueblo hermano manifestara su agradecimiento a México en mil formas, especialmente brindándoles una entrañable hospitalidad. Cumplida su misión continuaron el vuelo hacia Barranquilla (20 agosto), Isla Trinidad (22 de agosto), Paramaribo (23 de agosto), y Cayena (24 de agosto).

En sus memorias, don Xavier Garagarza recuerda una aventura vivida en Cayena, que por aquél entonces era una colonia penitenciaria de Francia. En

un bar del pueblo él y Panini conocieron a un presidiario que cumplía una condena de cadena perpetua por haber matado a su esposa, por infiel. Garagarza le dijo, entre bromas y veras, "vente con nosotros, en nuestro avión hay un espacio donde te puedes ocultar sin que te vean". Cuando al día siguiente llegaron a Belem, en Brasil, se encendió en la cabina una lucesita roja indicando que se había abierto una puerta...

De Belem volaron a Fortaleza y de allí a Natal, el aeropuerto más oriental del Continente Americano y el lugar más próximo a África. Aquí se iniciaba el tramo más importante de la gran aventura y también el más arriesgado y el técnicamente más difícil. Una vez que se despegara de Natal nada podía fallar: ni la navegación, ni los motores, ni el avión. Excedido de peso en casi dos toneladas, totalmente cargado de combustible y sin otra alternativa que llegar a su meta al volar más de doce horas sobre el mar, la pericia del piloto y el Destino serían los dueños de la situación.

La salida de Brasil para cruzar el Atlántico tuvo sus tintes entre jocosos y dramáticos, pues había que satisfacer una serie de requisitos, algunos de los cuales no cumplían el avión o la tripulación. Para autorizar el plan de vuelo se requería ir equipados con botes salvavidas, la tripulación la debían integrar piloto, copiloto, radio-operador y navegante, por lo menos y cumplir con los límites de peso. El problema de los salvavidas lo solucionaron con un préstamo de la Fuerza Aérea Brasileira; la tripulación se integró con varias licencias que portaba el capitán Garagarza, incluyendo la mexicana, la norteamericana, una credencial de Mexicana y otra de radio-operador. Así que en el plan de vuelo consta la siguiente tripulación: Xavier Gragarza, comandante; Carlos Panini, primer oficial; Xavier Garagarza, radio-operador; Xavier Garagarza, navegante y sobrecargo; Dios, Total, si Garagarza y la Divina Providencia se



Panini con un grupo de funcionarios y mecánicos en el aeropuerto de Natal.

iban a hacer cargo del vuelo, no era cosa de andarse por las ramas.

El avión iba pesadísimo de combustible para una autonomía de 16 horas de vuelo y estimado de 12:30. Garagarza y Panini contemplaron el avión como nunca antes lo habían hecho pues ahora iban a estar tan ligados los tres también como nunca antes. La revisión prevuelo también fue más a fondo, más emocionante y más trascendente que en cualquier otra ocasión anterior. Todo estaba perfecto y así lo comunicó Garagarza a la torre de control que lo autorizó a "decolar". El despegue fue seguro pero fatigoso por el peso, así como el ascenso que resultó muy lento pues el avión ascendía pie por pie,

MATERIAL NOTAS AÉREAS		PLANO DE VÔO (PLN)		DATA 07-8-49	
DIVISÃO DE PROTEÇÃO AO VÔO				Nº	
INDIC. NÚM.	AGÊNCIA OPERATIVA - IDENTIFICAÇÃO - Nº DE MARCH	TIPO DE AVIÃO/AVANTE		PESO DE MARCHA	
A/1	PANTAN 292 CARLOS PANINI	B1/053		C/1 AVIADOR GRAGARZA	
DETALHES DE VÔO PROPOSTOS		DETALHES DE VÔO APPROVADOS		DETALHES DE MARCHA	
ALTITUDE DE CRUZAMENTO	DE/VER	AERONAVE	TEL/PAR TECNO	ATÉ	ATE
E/8000	1P/2	0/20	—	—	—
F/8000	1P/2	—	—	—	—
LOCAL DO PUSO		VELOCIDADE DE CRUZAMENTO	FAZENDAS DE TRABALHO	HORA PROPRIETADE MARCHA	HORA REAL DE PARTIDA
F/1 MARAR		G/270	H/360-370-380	J/ 01:00	K/ 01:00
ALTERNATIVAS		MULTIFONIA	N/ PESSOAS A BORDO	TEMPO DE MARCHA E RECUPERAÇÃO A SEU LADO	
M/8000/8000 - Z/546		N/ 10:00	P/ 8	0/	
OBSEVAÇÕES		R/		DETALHE PARA MARCHA INSTRUTÓRIA	
NÃO TRANSMITIR					
CARTEIRA DO PILOTO Nº 179		TIPO MERCANTIL		CARTEIRA Nº	
INÍCIOS DOS CONTROLEADORES		CG	SI/UN/SC	MÍNIMA OPERATOR	PLA VALOR AT/66
HORA		—	—	—	—
SENTE AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS NA MARCHA NOSSOS MELHORES ESTIMOS NESTE PLANO					
ASSINATURA DO PILOTO					

Plan de vuelo para el cruce del Atlántico.



Xavier Garagarza y Carlos Panini con los oficiales españoles de guarnición en Villa Cisneros (Río de Oro) en el Sáhara.

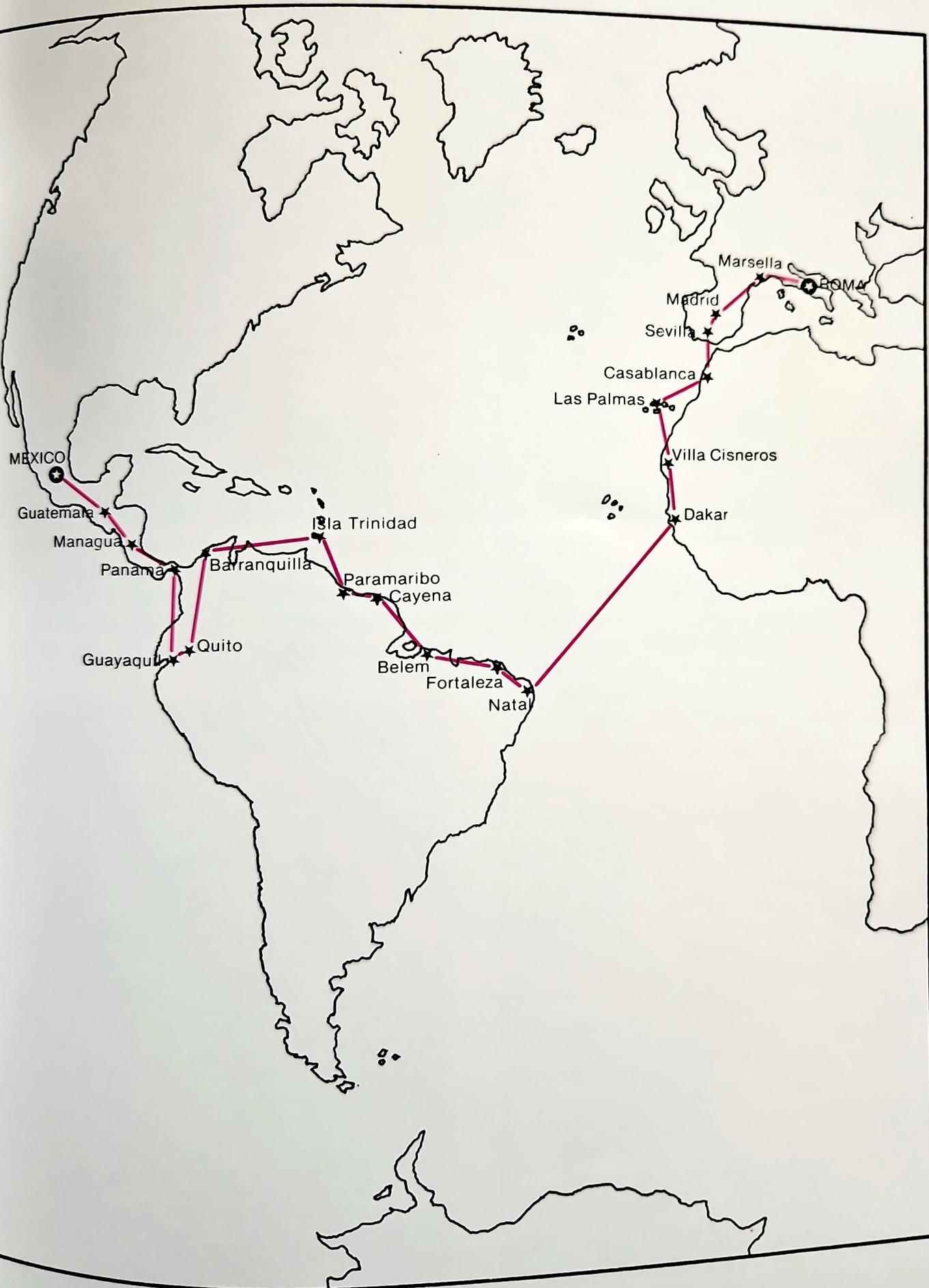
metro a metro. Eran las 11:30 de la noche del día 31 de agosto de 1949. A los 45 minutos el avión se deslizaba de la lluvia y las nubes los pilotos pudieron ver las primeras estrellas y se sorprendieron momentáneamente al no ser las mismas que los acompañaban en sus vuelos por México.

Poco después la radio ya no serviría para estar en contacto con el mundo. Dos hombres estaban en la más impresionante de las soledades con el run-run de los motores como música de fondo. Dos hombres y sus pensamientos que se enfrentaban a la inmensidad del Atlántico.

Panini tenía a su cargo la ardua labor de trasvasar combustible de los tambos complementarios a los auxiliares y de vez en cuando se acomodaba en la cabina de mando para respirar aire más puro ya que los gases hacían pesado el ambiente.

Después de un buen tiempo el avión, manteniendo su rumbo, se aproximó a una tormenta de relámpagos que ilumi-

naba fugazmente una enorme y densa columna negra que se perdía en el cielo y en el mar. Garagarza había estudiado con todo detenimiento la actuación al llegar al "pozo negro". Por arriba es imposible rebasarla, por abajo es peor, eludirla significa perder el rumbo y consumir más combustible con el riesgo de no llegar a ninguna parte. Todo consistía en no pelearse con los controles, no perder la serenidad y que el avión subiera y bajara con las corrientes. Después de recomendar a Panini que se sujetara al asiente, a 11000 pies entró el avión en la "fiesta". La turbulencia, en efecto, fue severa y el avión subía hasta 15000 pies y bajaba hasta 4000, pero los motores se mantenían funcionando perfectamente y la actitud de vuelo era la correcta. Cederían la lluvia y la turbulencia ante una tranquilidad muy notoria rodeada de una negrura inmensa. En aquél mar de obscuridad voló Garagarza casi una hora para de nuevo hacer frente a la tormenta, a la lluvia y la turbulencia.





Xavier Garagarza junto a un saharaui y su camello en Villa Cisneros.

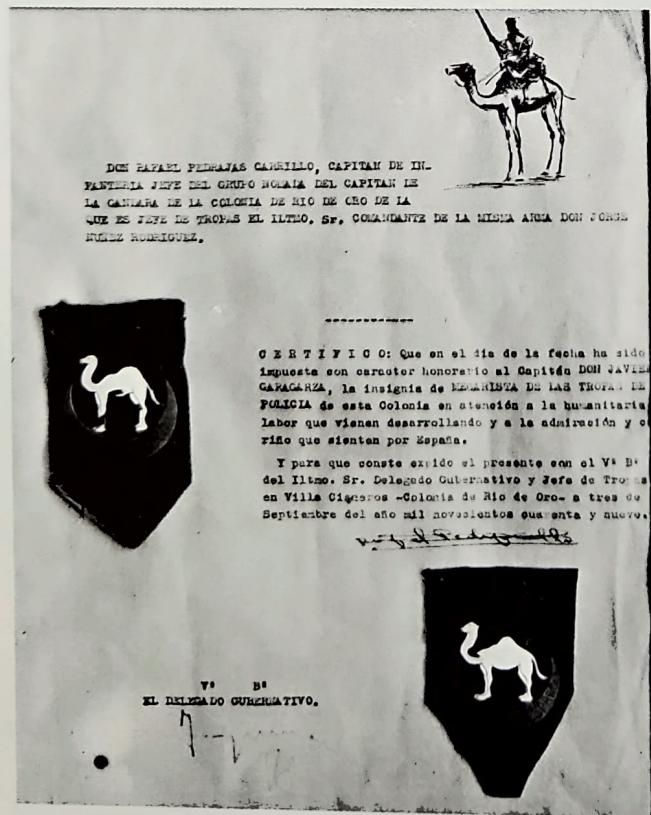
Los instrumentos comenzaron una terrible danza, era la salida del "pozo". Pese a lo severo a veces de la turbulencia el avión se comportó divinamente y los motores también. Garagarza siguió tratando los controles con delicadeza para no forzar nunca la actitud y ya el avión, con mucho menos peso por la gran cantidad de combustible consumido, respondía más dócilmente. Tras

otra hora y media en la intensa tormenta el avión salió a un cielo espléndidamente azul con todo el frente despejado y un solo radiante.

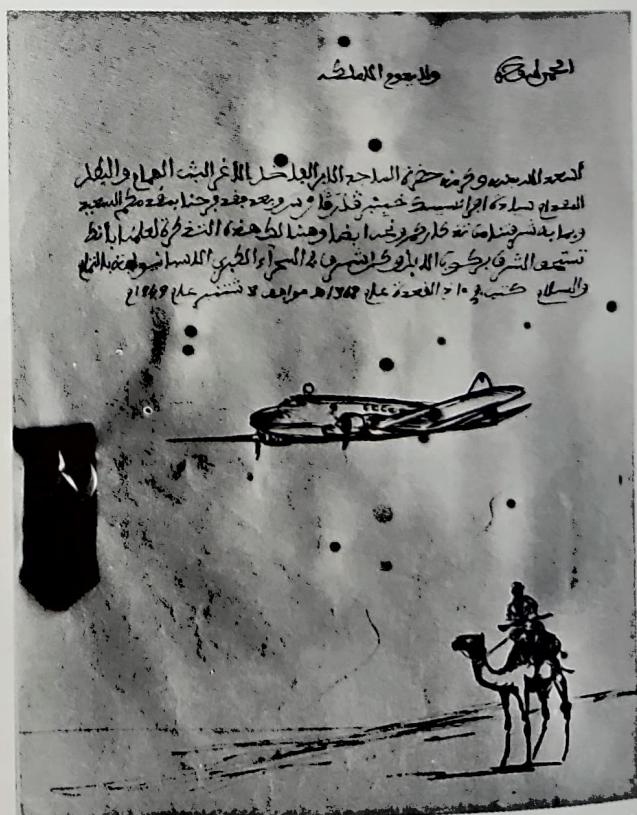
Después de unas ocho horas de vuelo el capitán Garagarza comenzó a tratar de localizar Dakar en el radio compás y realizar sus marcaciones cuando entraron las letras de identificación. Estimó 450 millas de la estación y unas 20 millas al Sur, es decir, menos de un grado de la trayectoria. Así se lo hizo saber a Panini que estaba nuevamente trasvasando combustible luego de que por varias horas no había podido dejar su asiento por la intensa turbulencia.

El triunfo

Después de atravesar otras zonas con lluvia y turbulencia, el avión entró nuevamente al buen tiempo. Garagarza hizo los siguientes estimados: una hora de vuelo hasta Dakar y combustible para cinco horas más. Después de hacer una confirmación con los radiocompasos automáticos, entró la estación de



Diploma otorgado a Garagarza por el mando del Grupo Nómada de la Colonia de Río de Oro (Sáhara Español)



Diploma escrito en árabe donde se le confiere a Garagarza el título honorario de "meharista del Grande Sáhara Español".



Cap. P.A. Xavier Garagarza.

Dakar claramente informándole que llevaban varias horas llamándolos infructuosamente. Garagarza les dió la posición y confirmó lo correcto de sus cálculos iniciando el descenso hacia la costa. A pesar de haber salido de la capa a 4000 pies, aún tardó en divisar tierra ya que Dakar está en una isla. Se cruzaron entre piloto y estación las tradicionales frases de "a la vista" y "libre a aterrizar". Fue entonces cuando el piloto cobró conciencia de su situación: el Atlántico había sido vencido. No hay ninguna sensación que pueda suplir a la de la victoria, y menos cuando ésta se ha logrado sobre adversario tan temido.

¡Qué orgullo el del capitán Garagarza explicándoles a los funcionarios del aeropuerto que el avión y la tripulación eran mexicanos! El trabajo, el esfuerzo, la entrega de 12 horas y media en los controles, ya no importaban. Testigos: el cielo, el sol y el mar.

El cansancio, la fatiga y la tensión nerviosa comenzaron a ceder después de una cerveza y la cena en el restaurante "Mermoz" del hotel de la Air France y de allí a dormir para reponer

las fuerzas perdidas y tomar aliento para seguir el vuelo. Que por muy importante que hubiera sido la etapa cubierta no era la meta.

De Dakar volaron hacia Villa Cisneros, en el Sáhara Español, que contaba con un buen aeropuerto y en donde Iberia había construído un bellísimo y cómodo parador donde los viajeros de Madrid a Buenos Aires, con escalas en Natal, Río y Montevideo realizaban una comida, y los de regreso cenaban, dormían y desayunaban para continuar el viaje hasta Madrid. Era la época en que los primeros DC-4 iniciaban aquellos largos vuelos trasatlánticos. Garagarza, de inmediato, se ganó la simpatía y amistad de los españoles de la guarnición, hasta punto tal, que el comandante de las Mehalas, unas tropas de infantería colonial (integradas por soldados españoles e indígenas) lo nombraron "Gran Meharista en el Grande Sáhara Español", otorgándole sendos diplomas que así lo hacían constar, uno redactado en español y el otro en árabe. La traducción literal del árabe es la siguiente: "Dios enaltezca con su generosidad y bondad al



Garagarza en Venecia fotografiado por Panini.

alabado, notable y querido héroe adelantado Francisco Javier Garagarza. Después de lo antes expuesto nos sentimos orgullosos y alegres por vuestra agraciada visita y los recuerdos con que ha tenido el bien de honrarnos los cuales nos sirven de un inolvidable y profundo recuerdo; nosotros lo mismo correspondemos entregándole nuestro recuerdo ya que es merecedor del honor de ser el gran Meharista en el Grande Sáhara Español”.



Carlos Panini en San Marcos fotografiado por Garagarza.

“Con nuestros más cordiales y completos saludos y la Paz”.

“Escrito el día 10 de Dulkahadati año 1368, equivalente al 3 de septiembre de 1949”.

Don Javier Garagarza guardó estos diplomas como uno de sus más grandes orgullos y puede que en su fuero íntimo, él, que al terminar exitosamente el cruce del Atlántico, recordó al gran Mermoz de la Aerospotale, que había realizado aquella hazaña muchas veces, bien pudo sentirse cerca de aquellos pilotos legendarios, como Saint Exupery, que estuvo de base en Cabo Juby, también en el Sáhara Español ayudando a recuperar a los aviadores franceses en poder de los “hombres azules”, los nómadas del desierto, que tenían una muy buena fuente de ingresos con los rescates que cobraban por los pilotos que caían en sus manos.

De Villa Cisneros salieron el día 4 de septiembre hacia el Norte, desviándose ligeramente para hacer una escala en Gando (Las Palmas, Islas Canarias). El día 5 salieron hacia Casablanca, de nuevo en tierra continental, para seguir hacia Sevilla donde pasaron varios días siendo entrevistados por la prensa lo-



Mario Moreno “Cantinflas”, Xavier Garagarza y Jorge Rodríguez Benson, en una cena en honor de Garagarza.

cal. De Sevilla a Madrid volaron el 9, el 12 de Madrid a Marsella y el 15 a Roma, destino final del vuelo.

Después de unos días en Italia (Roma, Venecia, etc.) Panini y Garagarza se separaron, el primero para pasar una temporada en su pueblo natal, Moicio, y el segundo para disfrutar unos días de aquel bello país.

Carlos Panini perdería la vida durante su participación en una Carrera Panamericana y Garagarza voló para Guest, fue el piloto de Mario Moreno Cantinflas y luego entró de nuevo en la aerolínea, esta vez a Aeronaves de México, donde le llegó la edad reglamentaria para la jubilación.

El día 18 de octubre de 1953 el capitán Xavier Garagarza recibió la condecoración Emilio Carranza y un diploma, entregados por el arquitecto Carlos Lazo, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en reconocimiento por el vuelo México-Roma en DC-3 en el que las alas de México llevaron exitosamente la bandera nacional.

Desde el infinito don Xavier Garagarza podrá resumir su vida como Neruda



LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y OBRAS PÚBLICAS
CONCEDE AL CAPITÁN P. A.

XAVIER GARAGARZA Y QUEVEDO MEDALLA DE ORO

POR LA LABOR QUE HA
DESARROLLADO DENTRO DE LA
AVIACIÓN MEXICANA
Y EL MERITO ALCANZADO AL
CUBRIR CON ÉXITO EL VUELO.

MÉXICO - ROMA

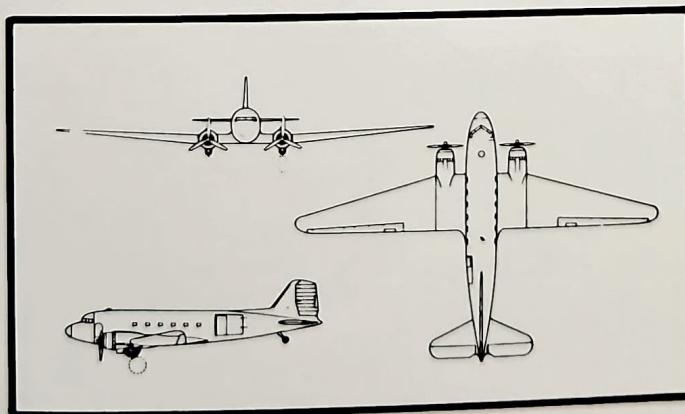
ACREDITANDOLO COMO EL
PRIMER AVIADOR
TRANS-ATLÁNTICO MEXICANO

OCTUBRE 1953

ARQ. CARLOS LAZO
MINISTRO

Diploma otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a Xavier Garagarza por su vuelo trasatlántico.

título su autobiografía: "Confieso que he vivido". Pocos como él con tantos argumentos.





C. HAZER'

VUELO DE “MOSCA”

El piloto aviador Cliserio Reyes Guerrero, quien cuenta con una bitácora de más de 6,000 horas, ha sido propietario de una aerolínea regional en Chiapas, ejerce su profesión de piloto y goza de un bien ganado prestigio profesional, tuvo unos inicios bastante irregulares en la aviación ya que su primer vuelo lo realizó de “mosca” en el empenaje de un DC-3 de LAMSA, acontecimiento que muy bien pudiera ser un caso en la historia de la aviación mundial.

El sueño de un ejidatario

La ciudad de Torreón, durante las décadas de los años cuarenta y cincuenta, era un emporio de riqueza gracias a las grandes cosechas algodoneras de la región lagunera, de la que es el principal centro urbano. En esta ciudad creció una aerolínea que llegó a tener gran nombre en el país y que primero se llamó Líneas Aéreas Mineras, fundada por Gordon Barry y luego Líneas Aéreas Mexicanas, conservando las siglas de LAMSA por las que siempre fué reconocida.

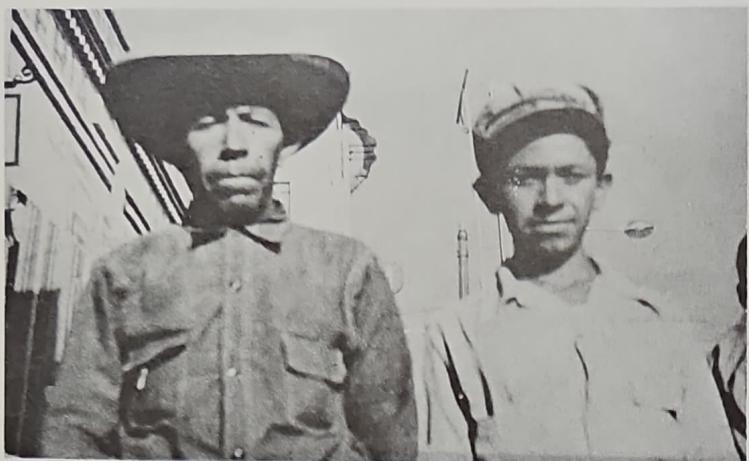
El aeropuerto de Torreón llegó a te-

ner una gran importancia en el país y su movimiento fué notable. Constantemente salían y llegaban aviones desde y hacia diversos lugares de la República.

Un joven de 17 años, hijo de un ejidatario de la comarca, observaba impresionado el vuelo de los aviones y soñaba que él viajaba en uno de ellos, como todos los niños y jóvenes del mundo. Pero este jovencito, hijo de un modesto campesino lagunero, tenía una fuerza de voluntad mucho mayor que la de otros jóvenes muchachos de su edad de cualquier otro lugar del planeta. O era más audaz que ellos, o más ignorante, o más soñador.

Se llamaba Cliserio Reyes Guerrero.

Durante algún tiempo el muchacho estuvo rondando por el aeropuerto con el objeto de conocer de cerca los aviones y llegó a tener conocidos entre el personal de tierra que trabajaba en Torreón. Cada vez que el rudo trabajo le permitía una oportunidad Cliserio se iba al cercano aeropuerto y se introducía a la plataforma donde se dedicaba a admirar los aviones. Este contacto tan cercano fue haciendo más fuerte el deseo de volar.



Cliserio Reyes con su padre.

Por fin Cliserio tomó una decisión.

Un vuelo sin igual

El vuelo 100 de LAMSA que unía México con Ciudad Juárez, con escalas en San Luis Potosí, Torreón, Parral y Chihuahua se había cubierto con normalidad. Para el viaje de regreso este vuelo se convertía en un "charter" al



Cliserio Reyes en las calles de Torreón ya en libertad.

servicio de senadores y diputados que regresaría de Juárez a México. Con cupo lleno, el avión solamente aterrizaría en Torreón a cargar gasolina.

Era el día 8 de octubre de 1950. El avión, un DC-3 matrícula XA-FUM. Como comandante volaba el capitán Jorge Guzmán Lavat y como copiloto el capitán Guillermo Bueno.

El vuelo se inició en Ciudad Juárez a las 9 de la noche, hora convenida. Los pasajeros sumaban 21, entre senadores y diputados. Dos horas y media después el avión tomó tierra en el aeropuerto de Torreón, para, como estaba previsto, cargar combustible.

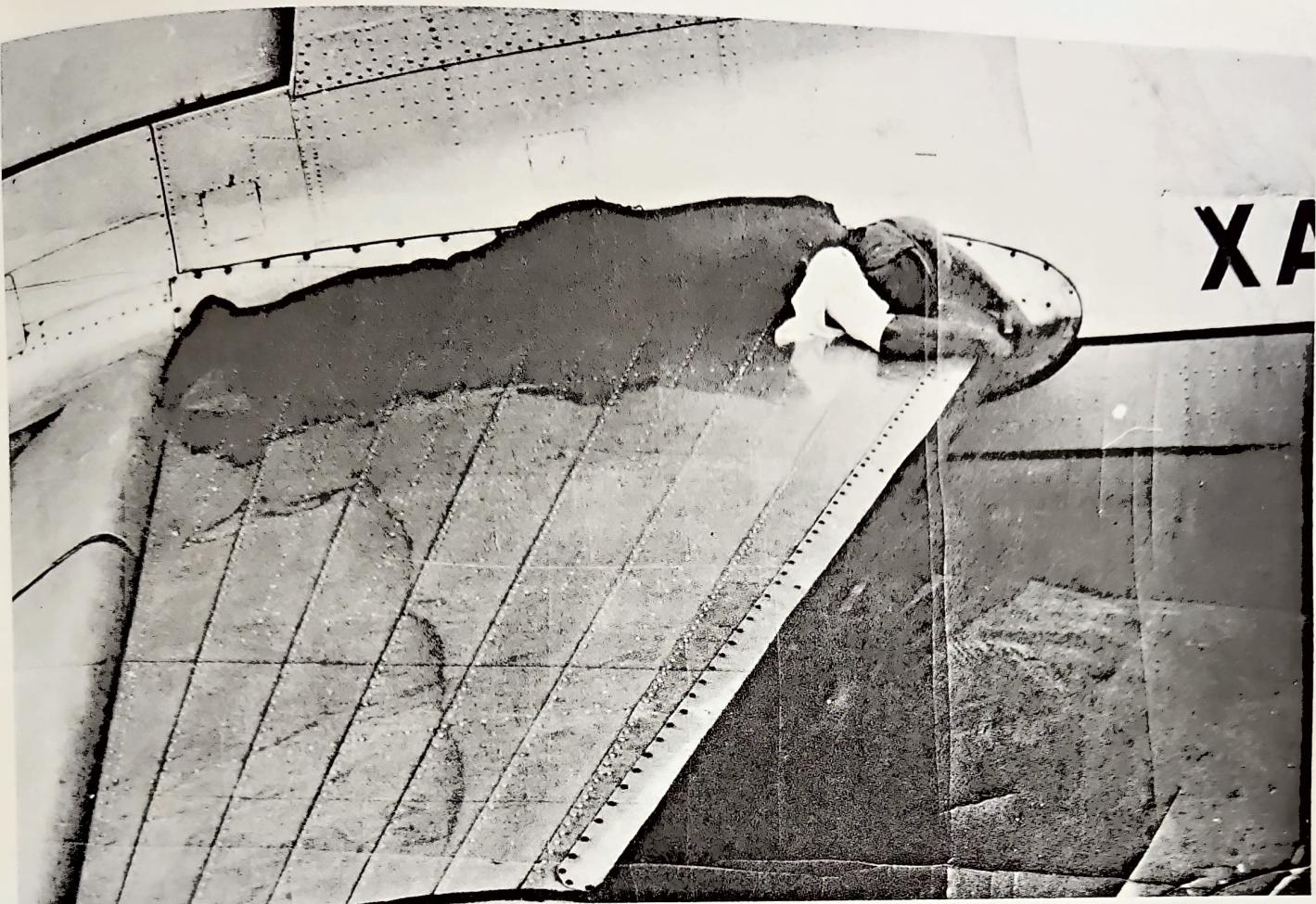
Una vez cubiertos los requisitos, los pasajeros regresaron a bordo de la aeronave y los pilotos recibieron las instrucciones de torre para carretear y despegar.

Esa noche soplaban viento de SE y el avión carreteó hasta la lejana cabecera 12. Allí los pilotos lo alinearon, checaron magnetos, aceleraron e iniciaron la carrera de despegue.

Estaba a cargo de los controles el comandante Guzmán Lavat, quien ya en la misma carrera sintió el avión algo pesado de cola. Pero la velocidad continuó aumentando y el avión comenzó un despegue normal. Sin embargo, al retraerse el tren el piloto nuevamente sintió algo ligeramente anormal, pues esta vez una vibración, no fuerte pero sí notoria, se sintió en el avión.

El comandante preguntó al copiloto si las tolvas de los motores estaban en "trail", su posición normal, pues si se dejaban abiertas las pequeñas aletas situadas alrededor del motor producían una ligera vibración. El copiloto verificó la posición y confirmó que estaban correctamente.

La altura de crucero para el vuelo era de 12,000 pies según indicaban los manuales. Superada la primera etapa del ascenso ya el avión no requería de toda la potencia de los motores, por lo que el comandante dió las instrucciones también previstas en el manual para redu-



Al día siguiente del vuelo se tomó esta fotografía en la que el joven Cliserio Reyes adoptó la postura y ropa con que había volado en el DC-3 de LAMSA.

cirla. Pese a que el avión mantenía actitud de ascenso, al reducirse la potencia la ligera vibración cesó. El comandante se dedicó por completo a cumplir con los requisitos sobre procedimientos para seguir tomando altura, mantener rumbos y ganar la aerovía.

Una vez alcanzados los 12,000 pies para el vuelo de crucero, el comandante niveló el avión con el estabilizador por lo que ganó velocidad al mantenerse la misma potencia de ascenso. Nuevamente las hábiles manos del capitán accionaron los controles de potencia para mantener las 155 mph ordenadas por el manual.

De nuevo comenzó a sentir en los controles la ligera vibración de antes. El comandante indicó al copiloto que tomara los controles y le informara de cualquier anomalía. Sin embargo el copiloto no encontró nada preocupante. Volvieron a revisar la lista de chequeo para confirmar que nada había dejado de realizarse.

Al aumentar la velocidad el ligero movimiento hacia atrás y hacia adelante de la columna de mando se hacía un poco más sensible. Llevaban más de media hora de vuelo y el comandante, ante la duda, decidió regresar a Torreón para que revisaran el avión.

Avisados los pasajeros y el aeropuerto de Torreón, el avión inició las maniobras de regreso.

La fuerza del destino

Cliserio Reyes había decidido volar y para hacerlo pensó que lo mejor sería colocarse en el empenaje del avión, pues nunca lo dejarían entrar en uno.

Al llegar la noche se situó en la cabecera 12 de la pista que era la más alejada del edificio terminal y por tanto donde sería más fácil treparse en el avión sin ser visto.

Dos noches hizo guardia pero los aviones le pasaban sobre su cabeza 223

pues lo normal era que despegaran desde la cabecera 30.

El 8 de octubre de 1950 un avión "retegrandote", para Cliserio, se acercó lentamente a la cabecera 12. Allí viró para realizar las pruebas de magnetos y el joven ejidatario se lanzó hacia él para realizar el sueño de su vida. Se acostó sobre el plano derecho del empenaje, pegado al plano vertical; los brazos y manos lo sujetaban al borde de ataque y las puntas de sus toscas botas lo sujetaban contra los elevadores.

Cliserio estaba feliz porque, ¡al fin!, iba a volar.

El DC-3 soltó los frenos y comenzó a correr por la pista. El viento comenzó a azotarlo duro, muy duro, en las manos y en la cabeza. Como a la mitad de la pista sintió ya miedo y pensó soltarse pero al darse cuenta de la velocidad a que pasaba bajo él el suelo se aferró aún con más fuerza y apretó los ojos más todavía.

Una sensación inenarrable lo invadió. No le cabía la menor duda de que el avión volaba. Pero esto no podía ser volar. Comenzó a sentir un frío que le calaba los huesos y llegó a pensar que sus manos eran las de otra persona pues él no quería soltarse y le daba la impresión de que no le obedecían.

El avión estaba cada vez más alto. Se atrevió a abrir los ojos y vió algunas luces muy pequeñas, muy lejos. Aquello era horrible. El frío le adormecía todo el cuerpo. El aire era un látigo que le desgarraba la camisa y le destrozaba la espalda. Pensó que era el fin, que se caería pues ya no tenía fuerzas para sujetarse. El instinto de conservación lo estremeció y ya solamente pensó que no debía soltarse. Ya no sentía nada más...

El destino que llevó a Cliserio Reyes a la cabecera de la pista 12 del aeropuerto de Torreón la noche del 8 de octubre de 1950, fué el mismo que hizo que el viento soplará del SE y el que veló porque todos los virajes aquella noche los hiciera el DC-3 matrícula XA-FUM sobre su lado izquierdo.

Un hallazgo sensacional

El personal de LAMSA se acercó a la plataforma para recibir al avión que se había reportado en regreso por una posible falla en los controles.

El DC-3 descendió e hizo los procedimientos normales en contacto con la torre. Tomó tierra por la cabecera 12 y se dirigió a la plataforma en la que lo esperaban. El comandante sintió que la cola bajó demasiado pronto.

Después del cambio de impresiones de rigor entre la tripulación y los mecánicos, todos procedieron a inspeccionar el avión con linternas en busca de alguna anormalidad.

Alguién vió a un hombre tendido en un plano del empenaje y pensó que era un mecánico. Pero al acercarse vió que no tenía el overol de LAMSA y que ni siquiera llevaba camisa. Es más, lo que había sido su camisa eran solamente los puños y un girón que pendía del pantalón. El capitán Guzmán Lavat se dirigió a este intruso y le gritó que qué hacía ahí y como no obtuvo respuesta, le tocó en los brazos dándose cuenta de que estaba medio helado. Dio órdenes de que lo bajaran del plano y lo depositaran en el suelo.

Cliserio Reyes Guerrero, el ejidatario que acababa de arriesgar su vida más allá de lo que él mismo podía imaginar con tal de cumplir su sueño de volar, estaba semi inconsciente. Oía las voces de las gentes, pero no comprendía cabalmente lo que pasaba, no entendía lo que decían y, por supuesto, no podía contestar nada.

Guzmán Lavat comenzó a imaginarse lo ocurrido relacionando las vibraciones en vuelo y el intempestivo encuentro de este joven en el empenaje del avión.

Para la historia

El movimiento o vibración que había sentido el capitán Jorge Guzmán Lavat no era otra cosa que la alteración aerodinámica que había causado el cuerpo

de Cliserio Reyes situado en el empenaje, exactamente sobre uno de los planos de control. Vibración ligera pero que por extraña había obligado al capitán a regresar a Torreón.

Cuando Cliserio fué llevado a la oficina de Operaciones de LAMSA, ésta se transformó en auténtico maremagnum. Allí estaban los pilotos, los mecánicos, los empleados de operaciones y del aeropuerto, y por supuesto, algunos senadores y diputados que al enterarse de lo que se contaba se habían acercado incrédulos.

Cliserio Reyes Guerrero, el joven campesino lagunero de 17 años, despertaba del terrible sueño. Dios había sido misericordioso con él porque estaba vivo. Ya no sentía tanto frío y cobraba conciencia de lo ocurrido. Tenía sed, mucha sed. Le dieron café y por fin pudo balbucear las primeras palabras...

Sí; Cliserio Reyes había volado en el empenaje del DC-3 y estaba vivo para contarla.

Como la revisión del avión no arrojó ningún problema y el capitán Guzmán acababa de constatar por el propio Cliserio Reyes lo que suponía, dio la orden para continuar el vuelo hacia la Ciudad de México.

Cliserio se quedó en el aeropuerto agobiado a preguntas hasta que las autoridades se hicieron cargo de él.

De acuerdo a la bitácora el vuelo 101 de LAMSA del día 8 de octubre de 1950 había tenido una duración de 59 minutos y la altura máxima alcanzada fué la de crucero de 12,000 pies (3650 metros). El joven campesino había realizado una hazaña.

Los periódicos y la radio hablaron durante varios días del joven ejidatario de La Laguna que había querido viajar de "mosca" en un avión de línea.

Su modestia, sencillez y voluntad le hicieron granjearse la simpatía y cariño de cuantos lo trataron en el Aeropuerto de Torreón. No faltaron los padrinos que le ayudaron a aprender a volar, especialmente los fumigadores de la región lagunera, y fué tal su entusiasmo y



El capitán Oscar Raúl Juárez Díaz acompaña a Cliserio Reyes.

capacidad que terminó satisfactoriamente los estudios necesarios para lograr la licencia de Piloto Aviador, profesión que ejerce con toda capacidad y éxito.

Cliserio Reyes Guerrero, el humilde joven campesino que soñaba con volar, es ahora un connotado piloto profesional al servicio de la Secretaría de Agricultura con base en Tuxtla Gutiérrez. Llegó, incluso, a ser copropietario de la pequeña aerolínea regional Servicios Aéreos Reyes Roman, empresa que vendió al Gobierno del Estado de Chiapas.

A 36 años de haber realizado su primer vuelo de "mosca" ha logrado acumular más de 6,000 horas de vuelo, pero éstas han sido en las cabinas de pilotaje.



Cliserio Reyes junto a un Cessna de su propia aerolínea.



C. Lazarević

RECORD MUNDIAL DE ALTURA

El día 7 de junio de 1957 los mexicanos Luis Struck y Claudio Robles Ochoa, a bordo del avión Helio Courier XB-YOI, alcanzaron una altura de 9,444 metros sobre el nivel del mar ganando la marca mundial para aviones de pistón ligeros (Categoría C-1-c) que fué certificada por la Federation International de Aeronautique (FAI).

El proyecto

El ingeniero Luis Struck, propietario del avión monomotor Helio Courier, propuso en el Club Aéreo de México que se hicieran todas las gestiones necesarias ante la FAI para que se homologara un vuelo en el que confiaba superar la marca mundial de altura para aviones de esa categoría. El ingeniero Struck conocía perfectamente las características de su avión y tenía la pericia y experiencias suficientes para enfrentar el reto con muchas posibilidades de éxito.

Aceptada la propuesta por el Club Aéreo, se hicieron las gestiones pertinentes y se obtuvo toda la información necesaria que permitiera certificar el

vuelo y, por ende, el record si es que se lograba. Entre otras cosas, el ingeniero Struck propuso que lo acompañara como testigo en representación del Club el ingeniero Claudio Robles Ochoa, quien llevaría una cámara fotográfica para cada determinado tiempo tomar fotografías de los instrumentos del avión, que además portaba dos barógrafos sellados por los jueces en tierra en donde quedaría registrada la altura alcanzada. El ingeniero Robles Ochoa, como también era piloto activo, se haría cargo de la aeronave en caso de emergencia.

Los pilotos

El ingeniero Luis Struck nació en la Ciudad de México, hijo de padres alemanes. Al terminar la carrera de ingeniería realizó estudios de fotografía aérea interesándose mucho por la aviación, por lo que se hizo piloto. En 1931 fundó con otros tres socios la Compañía Mexicana de Aerofoto que sufrió por muchas vicisitudes, especialmente en sus inicios, pues la fotografía aérea y la fotogrametría eran actividad-



El ingeniero Luis Struck, fundador de la Compañía Mexicana de Aerofoto y titular de un record mundial de altura.



El ingeniero Claudio Robles Ochoa, subdirector de Aeronaútica Civil y poseedor de un record mundial de altura.

des nuevas que requerían de mucha promoción y paciencia. Finalmente fué tal su éxito que de los tres empleados y un avión con que se inició llegó a tener más de 100 personas contratadas de planta, el mejor equipo de la época y una considerable flota de aviones en la que alguna vez militó un ex-bombardeiro B-17 "fortaleza volante". En todos los grandes trabajos de ingeniería como presas, carreteras, canales, electrificación, urbanismo, etc., la Compañía Mexicana de Aerofoto jugó un papel muy importante. Incluso a nivel internacional, compitió exitosamente con empresas norteamericanas, canadienses y europeas, ganando contratos en varios países centro y sudamericanos donde quedó el nombre y el prestigio de México en el más alto nivel.

Independientemente de sus grandes aportaciones a la ingeniería, el señor Luis Struck fué siempre un enamorado de la aviación y volaba tanto por razones de trabajo como por placer. Fué socio fundador del Club Aéreo de México y participó muy entusiastamente en todas sus actividades.

Con el objeto de poner el nombre de México en los record de la aviación universal concibió efectuar un vuelo en el que se lograra una marca mundial de altura.

El ingeniero Claudio Robles Ochoa era hijo del ingeniero Alfredo Robles Domínguez, líder de la Revolución (1910) en el Centro y Sur del país, representante del Ejército Constitucionalista en los Tratados de Teoloyucan, gobernador del Distrito Federal y candidato a la Presidencia de la República (1920). Nació en la Ciudad de México el 15 de noviembre de 1905, hizo los estudios básicos en el Colegio Alemán y los superiores en la Universidad de Berkley, California, USA.

En el año de 1920 el ingeniero Robles Ochoa regresó a México y comenzó a ejercer su carrera en la Compañía Telefónica Mexicana. Luego entró al Ejército ascendiendo a Teniente de Caballería. En 1925 marchó de nuevo a



El licenciado Mariano Sánchez Juárez, el comandante Emerich Salzaberguer, el ingeniero Angel Lascurain y Osio, el ingeniero Luis Struck, el ingeniero Claudio Robles Ochoa, y los ingenieros José Villela y Adolfo Villa- señor momentos antes del vuelo.

Estados Unidos donde se hizo piloto obteniendo la licencia de la CAA así como el título de Técnico de Aeronáutica y Comunicaciones.

En 1935 ingresó en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas como inspector de Aeronáutica. En 1941 fue contratado por la compañía Líneas Aéreas Mineras (LAMSA) como gerente de Operaciones.

En 1954 lo nombraron subdirector de Aeronáutica Civil cargo que desempeñó hasta 1959. En su calidad de piloto y técnico en aeronáutica fue socio fundador del Club Aéreo de México y desempeñó importantes comisiones, llegando a ser Vicepresidente de la FAI para Centro y Sudamérica.

El avión

La Compañía Mexicana de Aerofoto tuvo a lo largo de su vida una gran cantidad y variedad de aviones dada la versatilidad de sus servicios.

En 1957 el ingeniero Luis Struck tenía un avión Helio H-391B Courier que era un monoplano de configuración de ala alta cantilever con capacidad para 4 personas, equipado con un motor Lycoming de 235 hp., hélice de tres palas y características STOL. Tenía unos grandes flaps que ocupaban el 75% del borde de salida de las alas y que proporcionaban un gran control a bajas velocidades. El XB-YOI al servicio de Aerofoto tenía quitados los asientos traseros y poseía una abertura en la parte inferior del fuselaje donde se colocaba una cámara para la fotografía vertical.

Este avión fue el seleccionado por el señor Struck para realizar el vuelo de record ya que si bien no era muy veloz, ofrecía las ventajas de bajo consumo de combustible, largo tiempo de vuelo con la máxima capacidad en los tanques y gran docilidad y facilidad de control a bajas velocidades.

El avión, por lo demás, conservaba 229



Los ingenieros y pilotos Claudio Robles Ochoa y Luis Struck se preparan para abordar el Helio Courier para el vuelo de record mundial de altura.

todas sus características estandard.

El Club Aéreo de México

El Club Aéreo de México, A.C., fue constituido en la Capital de la República el día 12 de julio de 1951. Desde un principio aglutinó a lo más selecto y representativo de la aviación civil nacional, si bien sus objetivos tenían una lógica y clara tendencia deportiva.

En 1957 era su presidente el capitán P.A. Eduardo Pineda V. Las actividades del Club estaban en su apogeo y para quienes participaron en ellas no dudan el calificarlas de extraordinarias y a aquella etapa como la época de oro de la aviación privada.

En aquel ambiente era lógico que la propuesta del ingeniero Struck, socio fundador y miembro prominente del Club, fuera acogida con todo entusiasmo y se le proporcionara todo el apoyo

necesario para que el vuelo contara con el respaldo de la FAI, de la que el Club Aéreo de México era representante en el país.

El vuelo

El día 7 de julio de 1957, a las 11 de la mañana, teniendo como testigos a varios directivos del Club Aéreo de México y después de que los dos jueces de la FAI, el comandante P.A. Emerich Salzberguer y el ingeniero Adolfo Villaseñor Macías, habían sellado los dos barógrafos, el Helio Courier abandonó la plataforma de Aerofoto y se enfiló hacia la pista 5 Izquierda del Aeropuerto de la Ciudad de México para iniciar el despegue.

Para lograr alcanzar el record mundial de altura se tenían que cuidar varios aspectos del vuelo, todos ellos íntimamente ligados entre sí, especialmente los siguientes: ascender en espiral pronunciada para no perder tiempo en alejarse del aeropuerto al que luego habría que regresar y aterrizar; no forzar el régimen de la máquina para evitar una falla; no consumir mucho combustible y mantener el avión siempre en actitud de máximo rendimiento con un mínimo de esfuerzo. En el justo equilibrio de estos factores radicaba la mayor garantía de éxito.

Los dos pilotos iban equipados con ropa especial para el frío y con sendas máscaras de oxígeno que tuvieron que emplear la mayor parte del vuelo. Tanto la ropa como los guantes dobles y la máscara, entorpecieron al piloto y al copiloto en todas sus actividades, pero a una altura tan grande el frío era muy intenso y no podían prescindir de ellos. Se llegó hasta una temperatura de -29 grados centígrados.

Otro grave problema volando en esas condiciones era el de la formación de hielo en carburador, hélice y superficies de control, fenómeno que se produjo, afortunadamente en pocas cantidades, y que el piloto pudo controlar adecuadamente.

Cuando el avión, lenta pero seguramente, llegaba a la altura del record en vigor (cerca de 9000 metros) ambos pilotos cambiaron una mirada y una sonrisa señal de que lograrían la meta propuesta, pues el avión se comportaba magníficamente. En efecto, dentro de los márgenes previstos de consumo de combustible y sin pérdida de la capacidad de control, el Helio Courier rebasó la marca del ruso Vladimir Choumilov que era de 8,684 metros. Aún el avión continuó ascendiendo lenta y penosamente hasta que el piloto comprendió que por su actitud y relación de ascenso/avance la aeronave se encontraba próxima a su velocidad de pérdida de sustentación y, tras hacerle una señal de triunfo a su acompañante, inició un prolongado descenso en espiral para aterrizar en el Aeropuerto de la Ciudad de México ante el regocijo de los amigos que con todo entusiasmo y ansiedad esperaban la altura alcanzada: 9,444 metros que aseguraba, sin duda alguna, el nuevo record mundial de altura para los aviones categoría C-1-c.

Al terminar el carreteo el avión tenía



Los protagonistas se abrazan después de lograda la marca mundial de altura.

4 litros de combustible en los tanques.

Esta marca mundial de altura fué certificada y homologada por la FAI y el nombre de México figuró por varios años en el libro de los records mundiales de aviación.





LA ERA DEL JET

El día 4 de junio de 1960 se marca un hito en la historia de la aviación mexicana cuando el avión De Havilland Comet IVc de la Compañía Mexicana de Aviación, matriculado XA-NAS, despegó del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en vuelo de itinerario hacia la ciudad de Los Angeles, California, iniciando así la "era del jet".

La hermosa aeronave, plateada, con una franja azul y un gran Calendario Azteca en el plano vertical de cola, con 81 pasajeros a bordo, despegó de la pista 5D a las 5:30 de la tarde llevando al mando al capitán P.A. Roberto Pini Pignol.

Mexicana de Aviación tiene el orgullo de ser la cuarta aerolínea del mundo en antigüedad y de haber realizado "por primera vez en México" muy importantes acontecimientos aeronáuticos, muy especialmente el haber iniciado en nuestro país el primer servicio de aviones jet.

Nueva era

El mundo del aerotransporte sufrió una enorme sacudida al término de la Se-

gunda Guerra Mundial. Exigida por una tan larga como terrible conflagración, la fabricación de aviones ocupó un lugar preponderante en la gigantesca industria de guerra. Las necesidades bélicas provocaron grandes adelantos tecnológicos en materia de construcciones aeronáuticas. Aplicados a los transportes civiles nació una nueva generación de aviones: más grandes, más veloces, más seguros, más cómodos, y, de pronto: el jet.

Con imborrables letras de oro ha quedado grabado en la historia de la aviación el nombre del legendario De Havilland, que con luz propia brilla en la constelación de astros que hicieron posible el alto nivel de la industria aeronáutica y el que la aviación sea el medio de transporte más rápido, más confortable y más eficiente.

Geoffrey De Havilland nació en 1882 y el día 10 de septiembre del 1910 volaba a bordo de un avión construido por él mismo, iniciando así una carrera que tendría trascendencia universal. Este avión llevaba un motor también fabricado por él.

De su empresa, en el transcurso del 233



Numeroso público rodea al Comet IVc en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

tiempo, saldrían miles de aviones, muchos de los cuales han pasado a la historia en calidad de legendarios: DH.4, DH.60 Moth, Hércules, DH.80 Tiger Moth II, DH.84 Dragon, DH.86 Dragon Express, DH.89 Dragon Rapid, DH.98 Mosquito, DH.100 Vampiro, DH.104 Dove, DH.110 Sea Viggen, DH.110 Heron, DH.121 Trident y DH.125 Jet Dragon, entre otros. Los dos últimos aviones se vendieron con las siglas HS-121 y HS-125 ya que la Hawker Siddeley absorbió a la De Havilland.

Antes del colapso final, De Havilland hizo un esfuerzo supremo conjuntando tecnología, dinero y entusiasmo, en una carrera contra el tiempo para producir el primer avión comercial a reacción en el mundo. El resultado fue el DH.106 Comet que hizo su primer vuelo el día 27 de julio de 1949 y entró en servicio regular el día 2 de mayo de 1952 volando de Londres a Johannesburgo con los colores de BOAC.

Posteriormente volaron a varias ciudades de Europa y en 1953 unieron Londres y Montreal con escalas en Islandia y Labrador. En 1954 fue retirado del servicio para investigar la causa de tres

aparatosos y graves accidentes, que resultó ser la "fatiga" de algunas partes vitales de la estructura.

El modelo Comet I tenía cuatro motores a reacción DH Ghost que le proporcionaban una velocidad de 790 kph, autonomía para 3,800 kilómetros y capacidad para 49 pasajeros.

Resueltos los problemas estructurales, nuevos modelos siguieron incorporándose a las aerolíneas.

El Comet IVc fué la última de las versiones de este primer jet comercial. Se distinguía de los modelos anteriores porque tenía mayor capacidad y más radio de acción. La primera compañía en utilizarlo fué la BOAC, después BEA y luego siguieron otras compañías de Europa, Asia, África y América.

Era un avión de preciosa línea y de gran bondad para su pilotaje, pero resultó un esfuerzo tardío de la fábrica y la De Havilland prácticamente murió de parto al dar a luz este magnífico avión pero de altos costos de desarrollo y fabricación que, agravados con la "puesta en tierra" temporal, estrangularon a la fábrica que pasó a fusionarse con Hawker Siddeley.

El Comet IV estaba impulsado por

cuatro turbinas Rolls Royce Avon, tenía una velocidad de crucero de 830 kph, un techo de servicio de 10,000 metros (podía ascender hasta 12,000) y un radio de acción de 4,200 kilómetros y capacidad para 98 pasajeros.

En México

La década de los años 50 fué sumamente importante para el crecimiento y desarrollo del transporte aéreo en México, especialmente para la Compañía Mexicana de Aviación que entraba a la década poniendo en servicio los primeros aviones Douglas DC-6 y posteriormente los DC-6B y DC-7. El aerotransporte colaboraba eficazmente con el despegue económico del país.

Sin embargo, los dos últimos años, 1958 y 59, resultaron sumamente comprometidos para la estabilidad de las compañías de aerotransporte mexicanas por una conjunción de numerosos factores de orden económico, político y laboral.

Mexicana de Aviación se enfrentó a esos problemas en condiciones poco propicias. Pero el progreso del país no podía detenerse y había necesidades de la industria, del comercio y del turismo que exigían decisiones importantes y prontas. Además, se avecinaba la competencia de las compañías norteamericanas que ya habían anunciado la incorporación de aviones jets a sus flotas. Mexicana obtuvo unas condiciones muy ventajosas de parte de la De Havilland y colocó un pedido por tres aviones Comet IVC.

En enero de 1960, coincidiendo con la llegada del primero de los Cometas, hizo crisis la situación entre pilotos y empresas llegándose a la huelga. De un lado estaban los intereses de las empresas y del otro los pilotos que exigían el reconocimiento de su sindicato y la firma del contrato colectivo de trabajo, planteándose una situación sumamente conflictiva, mal manejada por directivos y autoridades, que provocó un fuerte quebrantamiento de las bases de la



El Secretario de Comunicaciones y Transportes, ingeniero Walter Buchanan, corta el simbólico listón que da acceso al Comet. Lo acompañan el ingeniero Alberto Acuña Ongay, director de Aeronáutica Civil y Max Healey, gerente general de Mexicana.

industria. Reconocida ASPA (Asociación Sindical de Pilotos Aviadores) y firmado el respectivo contrato, las aerolíneas regresaron a la normalidad. Al menos aparentemente.

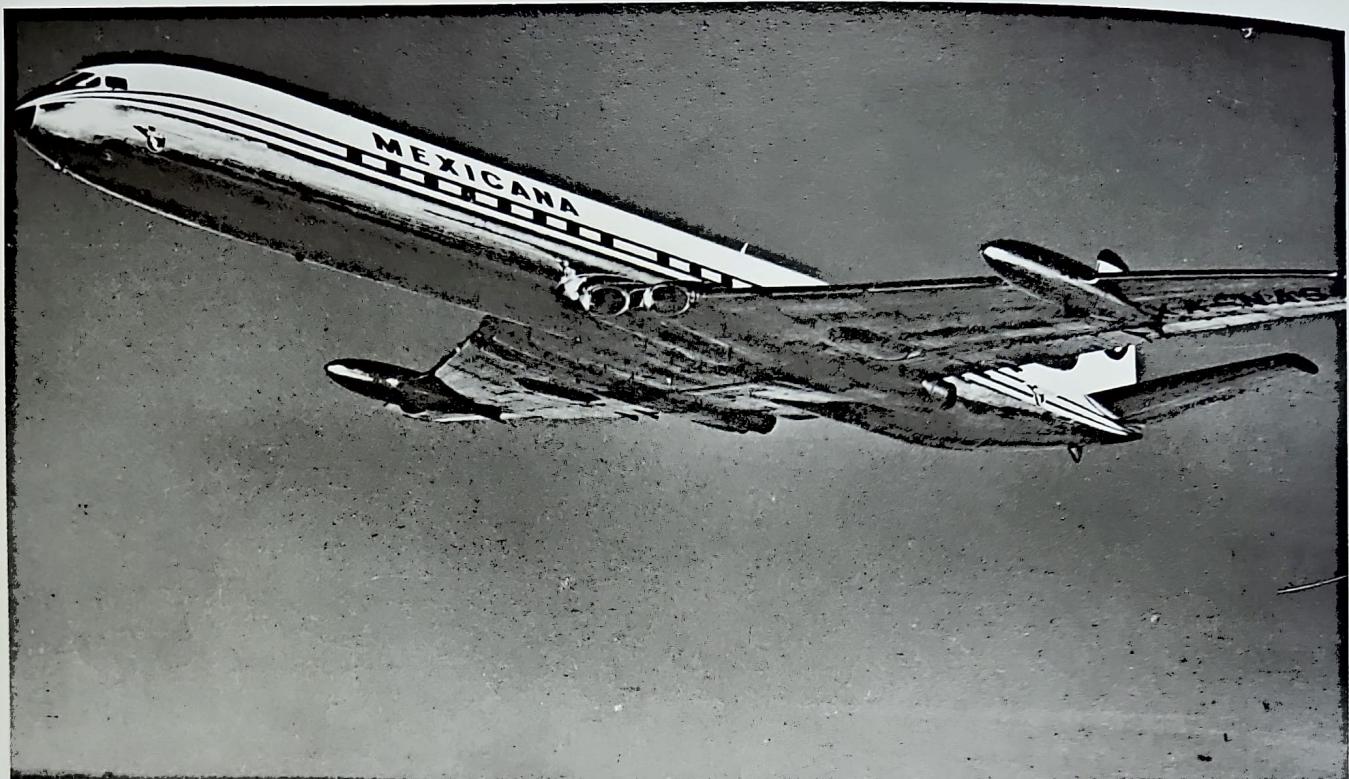
Mexicana de Aviación comenzaba a mostrar serias averías debajo de su línea de flotación que la situaban en posición inestable, problemas que no se solucionaron definitivamente hasta 1968 en que mexicanos adquirieron las acciones en poder de Pan American.

Con notable retraso sobre lo previsto, finalmente llegó la hora de que el primer Comet IVC entrara en servicio regular y el día 4 de junio de 1960 nuestro país iniciaba alegre y confiadamente el inicio de la "era del jet".

En efecto, a las 5:30 de la tarde de ese día el avión Comet matrícula XA-NAS despegaba en la pista 5D del Aeropuer-



El Secretario Buchanan firma la bitácora del primer jet comercial de México.



Majestuosa estampa del DH Comet IVC de Mexicana que el día 4 de julio de 1960 inauguró en México la "era del jet".

to Internacional de la Ciudad de México con destino a Los Angeles, California.

¡Nuestra aviación entraba a una nueva era!

El acontecimiento había despertado gran interés entre todos los sectores, especialmente en los aeronáuticos y turísticos, por lo que el primer vuelo estuvo precedido de una ceremonia a la que asistieron, por parte de la empresa, el licenciado Aarón Sáenz, presidente del Consejo y el señor Max Healey, gerente general. Por el sector oficial parti-

ciparon el ingeniero Walter C. Buchanan, secretario de Comunicaciones y Transportes; el licenciado Eduardo Medina Urvizu, oficial mayor de la misma dependencia; el ingeniero Alberto Acuña Ongay, director general de Aeronáutica Civil y el licenciado Antonio Francoz Rigalt, subdirector.

El señor Max Healey pronunció un discurso en el que expresó la satisfacción de la compañía por ser protagonista de tan importante acontecimiento. El ingeniero Buchanan, a nombre del gobierno federal, dijo comprender el gran esfuerzo realizado por Mexicana expresando su deseo de que fuera recompensado con el favor del público.

El Secretario de Comunicaciones firmó la bitácora de ese vuelo y en la plataforma cortó el listón simbólico que se había colocado en la escalera del avión. Inmediatamente los pasajeros fueron entrando a la cabina y a las 5:30 el Comet rompía el aire con majestad, como consciente de la importancia de ese despegue. La multitud que había acudido al aeropuerto aplaudía tan decisivo momento.



El capitán Francisco Alcalde saluda a la señora Mary Rich, primera persona en documentarse para el vuelo del 4 de julio de 1960 con destino a Los Angeles.



Tripulación del Comet IVc del primer vuelo: Nélida Barcárcel, Antonio Corona, Alejandro Betancourt, Edith Chávez, capitán Francisco Alcalde, capitán Roberto Pini Pignol y capitán Francisco Moreno.

Viajaron en ese primer vuelo 81 pasajeros, 29 en primera clase y 52 en clase turista.

La tripulación estaba integrada así:
Comandante, capitán P.A. Roberto Pini Pignol.

Oficiales, capitanes PP-AA. Francisco Alcalde Garza y Francisco Moreno.

Sobrecargos, las señoritas Edith Marín Pérez y Nélida Balcárcel y los señores Alejandro Betancourt y Antonio Corona Téllez.

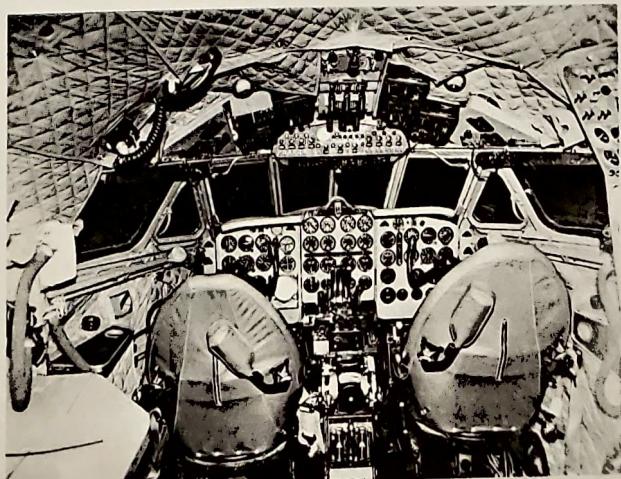
México había entrado en la era del jet con paso firme y seguro.

Mexicana llegó a tener en operación cinco aviones Comet IVc, con las siguientes matrículas y fechas de incorporación: XA-NAS-(14-I-60), XA-NAR (6-VI-60), XA-NAT (29-XI-60), XA-NAP (7-XII-64) y XA-NAB (27-XI-65). Estos aviones acumularon un total de 105,000 horas de vuelo.

El día 23 de diciembre de 1970 el avión De Havilland Comet IVc matrícula XA-NAR prestó su último servicio a Mexicana al concluir en la Ciudad de México el vuelo 903 procedente de San Antonio, Texas, con escala en Guadalajara.

La tripulación del último vuelo de los Cometas para Mexicana de Aviación estaba integrada por el capitán P.A. Ignacio Saldaña, primer oficial capitán P.A. Francisco González, segundo oficial capitán P.A. Alfonso González y los sobrecargos Regina Aguirre, Nancy Jiménez, Elizabeth Velázquez y Benjamín Pacheco.

En la plataforma principal, antes de su traslado a la base de Mexicana, sonaron las tradicionales y mexicanísimas "Golondrinas" como nostálgico adiós al último de los Cometas.



Cabina de mando del Comet de Mexicana.



MEXICO - COPENHAGUE EN BONANZA

El piloto aviador mexicano Héctor Ramírez Almaraz, a bordo de un avión monomotor Beechcraft Bonanza, realizó un vuelo entre México y Copenhague con escalas en Wichita, Cleveland, Sydney, Santa María, Lisboa, Madrid, Burdeos, París y Bremen en el que el salto Sydney (Canadá) y Santa María (Azores) supuso cruzar el Océano Atlántico norte/medio con un tramo de más de diez horas sobre el mar.

En aquella época, 1963, el capitán Héctor Ramírez trabajaba como piloto en una empresa que por razones de negocios requería de los servicios de un avión basado en Europa, acontecimiento que le proporcionó la oportunidad de realizar el mencionado vuelo. Era la ocasión de enfrentarse a un gran reto para cualquier piloto de cualquier época con un avión de esas características.

El piloto mexicano hizo los estudios necesarios y recabó toda la información pertinente para realizar el vuelo con las mayores garantías posibles de seguridad.

Fue necesario tomar las siguientes medidas: poner tanques adicionales de combustible para aumentar la

autonomía, seleccionar la ruta más adecuada de acuerdo a las características del avión y aumentar el equipo de radiocomunicación para la travesía transatlántica.

El avión

Se trataba de un monomotor Beechcraft Bonanza estandar, fabricado en Wichita, Kansas, modelo 1963 equipado con un motor Continental de 260 hp. Estaba provisto de un sistema NAV/COM, un VOR, un ADF y un ILS. No tenía sistemas de radiocomunicación y navegación para largo alcance, ni tampoco "glide slope". Los tanques de combustible tenían capacidad para 80 galones, equivalentes a una autonomía de 5 horas. Portaba la matrícula XB-PEL y para este vuelo había sido bautizado con el sobrenombre de "The Spirit of Texcoco". En ambos costados llevaba pintada la bandera de México.

El piloto

Héctor Ramírez contaba con 29 años de edad. Había nacido en la Ciudad de Mé-



Héctor Ramírez (a bordo) y Mariano Lozano al iniciar en Canadá la travesía del Atlántico.

xico y realizado su carrera de piloto aviador en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIA-AC) y contaba con una experiencia profesional de 3,500 horas de vuelo acumuladas en trabajos de aerofumigación, transporte aéreo regional y vuelos ejecutivos.

El día 3 de mayo de 1963 el capitán Ramírez se trasladó de México a Wichita, Kansas, en compañía del ingeniero Mariano Lozano, quien sería su acompañante durante todo el viaje.

Los preparativos

En el aeropuerto de Newton, situado hacia el Norte de Wichita, se le hicieron al avión los siguientes servicios: revisión de 100 horas, instalación de un tanque adicional de combustible con capacidad para 110 galones que le daban 7 horas más de autonomía (12 horas entre los tanques standard y los adicionales), dotación de un equipo de emergencia para caso de un aterrizaje forzoso, bote, salvavidas individuales, alimentos, agua enlatada, radio de corto alcance para localización y otros materiales propios de un equipo de supervivencia.

De Wichita, con el avión ya listo para el cruce del Atlántico, Héctor voló a Cleveland, Boston y Sydney, en el extremo oriental de Nueva Escocia, Canadá. En Boston tuvo dificultades por

culpa de un frente que restringió las operaciones aeronáuticas y solamente se permitió la salida del avión cuando las condiciones meteorológicas propias para su equipo de navegación lo permitieron.

En Sydney surgió un serio problema no previsto: las autoridades aeronáuticas canadienses no autorizaban planes de vuelo para cruzar el Atlántico con aviones monomotores. Pero quien hace la ley hace la trampa, dice el viejo refrán. Por las propias autoridades Héctor supo que en Saint Pierre, capital del territorio francés integrado por las islas de San Pedro y Miquelón, sí había libertad para salidas con aviones monomotores hacia cualquier destino, por lo que el piloto mexicano hizo un plan de vuelo Sydney-Saint Pierre-Santa María, aunque en realidad volaría directo hasta las Azores, en cuyo aeropuerto hacían escala los aviones comerciales que cruzaban el Atlántico Medio.

Para la confección del plan de vuelo obviamente se tuvieron en cuenta las características del avión y los reportes meteorológicos de la ruta y del destino.

Es necesario hacer una aclaración: dada la larguísima distancia que separa a Sydney (Canadá) de Santa María (Azores) hubiera sido preferible escoger la ruta con escalas en Terranova, Groenlandia, Islandia y Gran Bretaña, que cortaría sensiblemente los tramos de vuelo sobre el mar; pero, dadas las características del monomotor y su altura de vuelo la aeronavegación resultaba sumamente peligrosa por las bajas temperaturas y las consiguientes posibilidades de formación de hielo. Por tanto, había que elegir la ruta más larga: la zona templada del Atlántico norte/medio.

El plan de vuelo fijó una altura de crucero de 9,000 pies de acuerdo con los vientos y la meteorología del trayecto, así como un tiempo adicional para la supuesta escala en Saint Pierre, pese a que no se iba a hacer, para que el servicio de Tránsito Aéreo del Canadá tuviera cierto control del viaje.

Cara al destino

La salida de Sydney se efectuó a las 12 del mediodía del 24 de mayo de 1963. A mitad de camino el piloto confirmó lo correcto de su navegación al checar con un barco baliza. Luego se presentó nuevamente un frente y el vuelo debió continuarse en condiciones de instrumentos que se enlazaron con la llegada de la noche.

El reporte meteorológico falló con respecto a las condiciones de la terminal pues el pronóstico indicaba que Santa María estaría a 6,000 pies nublado, pero la realidad fué otra: las cúspides empezaban a 7,000 pies y la capa romía a 1,000 pies, quedando una segunda capa que apenas dejaba 300 pies de visibilidad sobre el aeropuerto. Estas circunstancias hicieron riesgoso el descenso, pero ya era la única posible determinación pues el avión había volado 11 horas de las 12 de su autonomía.

La maniobra resultó perfecta pese a las escasas radioayudas de a bodo y el aterrizaje en Santa María se efectuó con toda fortuna.

Las autoridades aeronáuticas y empleados del aeropuerto de Santa María mostraron su extrañeza al encontrarse en aquellas latitudes con un pequeño avión mexicano, pero fueron corteses y amables con los viajeros.

Después de dejar el avión cargado de combustible, los mexicanos se fueron al hotel en busca de un merecido descanso, tras cumplir exitosamente con la parte más arriesgada del vuelo en la que Héctor encontró una grata distracción en la guitarra que tocaba su compañero de viaje, lo que le ayudó a superar el tedio y el cansancio de un vuelo de 11 horas sobre el mar, más de la mitad del cual se efectuó en condiciones de instrumentos o de noche, sin ningún punto donde poder fijar una mirada.

Al día siguiente despegó el Bonanza XB-PEL de Santa María, Azores, con destino a Lisboa, capital de Portugal. Poco después de cinco horas de vuelo sobre el mar, pero sin contratiempos, el



El Bonanza fue bautizado como "The Spirit of Texcoco".

The Spirit of Texcoco aterriza en el aeropuerto lisboeta haciendo contacto con el Continente Europeo.

Otra reparadora noche de descanso y al día siguiente despegaron con rumbo a la capital de España.

En su propio idioma

Desde que salió de México Héctor Ramírez tuvo necesidad de hacer sus contactos en inglés permanentemente. Al dejar territorio portugués y entrar en España pensó que, ¡por fin!, podría utilizar su propio idioma.

La primera comunicación fué con Cáceres, en Extremadura, y el diálogo fué, más o menos, así:

Héctor: "Cáceres, este es el Beech-



Amanecer en medio del Atlántico.



Héctor Ramírez satisfecho de su gran vuelo en Copenhague.

craft Bonanza Extra Bravo Papa Eco Lima".

Torre Cáceres: "Aircraft calling Cáceres say again".

Héctor: "Cáceres, este es el Beechcraft Bonanza Extra Bravo Papa Eco Lima".

Torre Cáceres: "Aircraft calling Cáceres say again".

El diálogo fue interrumpido por un piloto de Iberia que volaba en el área, cuya intervención para "ayudar" al piloto mexicano, fué la siguiente:

Iberia: "Papa Eco Lima, radio Cáceres is calling you".

En vista de lo cual el capitán Ramírez



242 El XB-PEL en su hangar en el aeropuerto de Copenhague.

se reportó a Cáceres en inglés, pasó su posición en inglés y confirmó sus estímulos en inglés.

Cáceres contestó a todo en inglés y se acabaron los problemas del idioma.

A su llegada a Madrid ya todo el intercambio de información se realizó en español, pudiendo entenderse piloto y torre en su propio idioma, lo que, desde luego, no fué obstáculo para que los españoles quedaran impresionados por la presencia de un pequeño avión mexicano en Madrid.

Epílogo

Después de varios días en Madrid un nuevo despegue, ahora con destino a París. El piloto encontró mal tiempo al cruzar la frontera y debió desviarse hacia el noroeste, rumbo al Mar del Norte, ya que por más que subía no lograba rebasar la capa. Después de divisar la playa voló costeando a baja altura y a escasa velocidad debido al mal tiempo y a la poca visibilidad, tomando todas las precauciones del caso porque no entraba ninguna estación. Por fin se comunicó Burdeos en cuyo aeropuerto aterrizó el XB-PEL para al día siguiente, ya con mejor tiempo, seguir hacia París, la Ciudad Luz, en donde los viajeros mexicanos pasaron varios días en los que alternaron el descanso, la diversión y el conocimiento de los monumentos parisinos.

De París, Héctor viajó a Bremen en Alemania, sobrevolando Luxemburgo. Allí, en el taller autorizado Beechcraft, el avión Bonanza recibió una nueva metamorfosis: revisión de 25 horas, cambio del tanque adicional de combustible por los asientos que habían viajado en el compartimiento de equipaje, supresión del HF adicional y vuelta total a la configuración original.

De Bremen a Copenhague, destino final del avión, no hubo mayor problema y el vuelo concluyó felizmente.

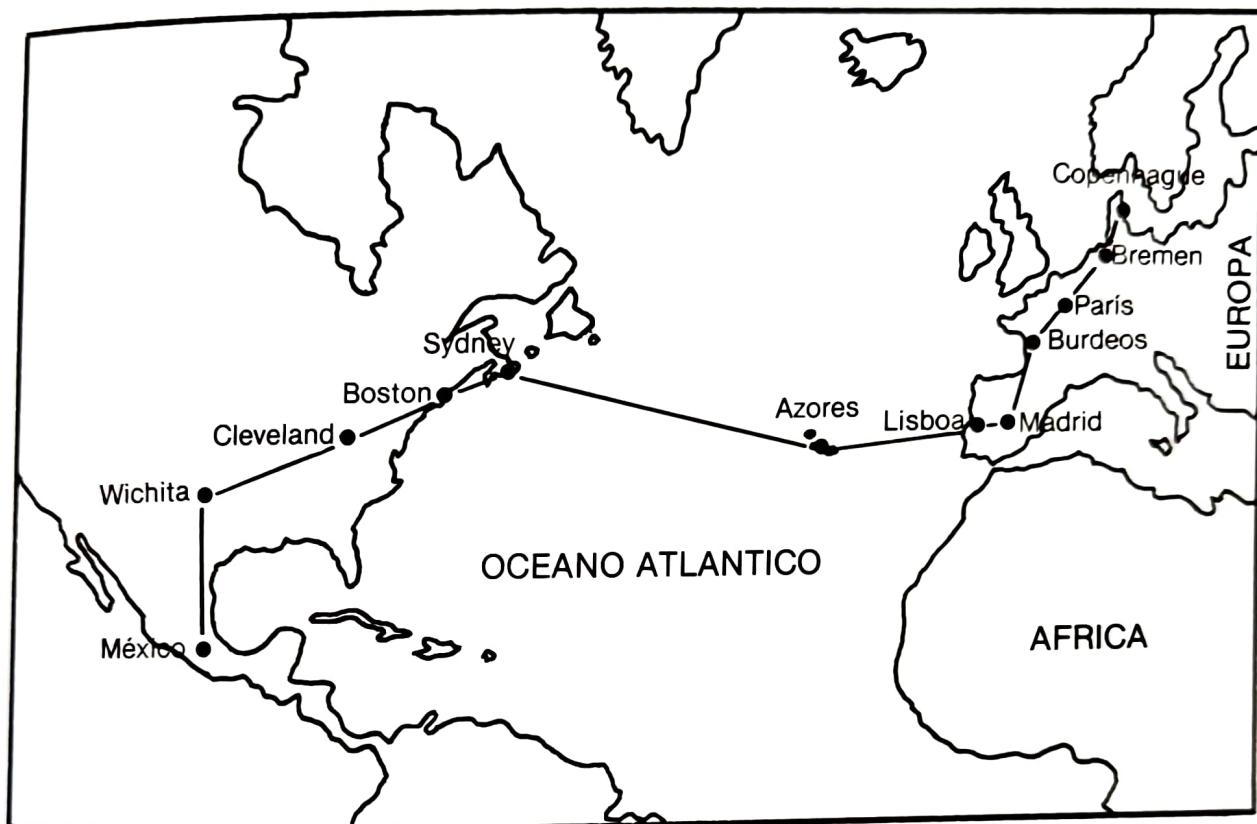
Las alas mexicanas habían cumplido a satisfacción una larga y difícil travesía desde la meseta de Anáhuac

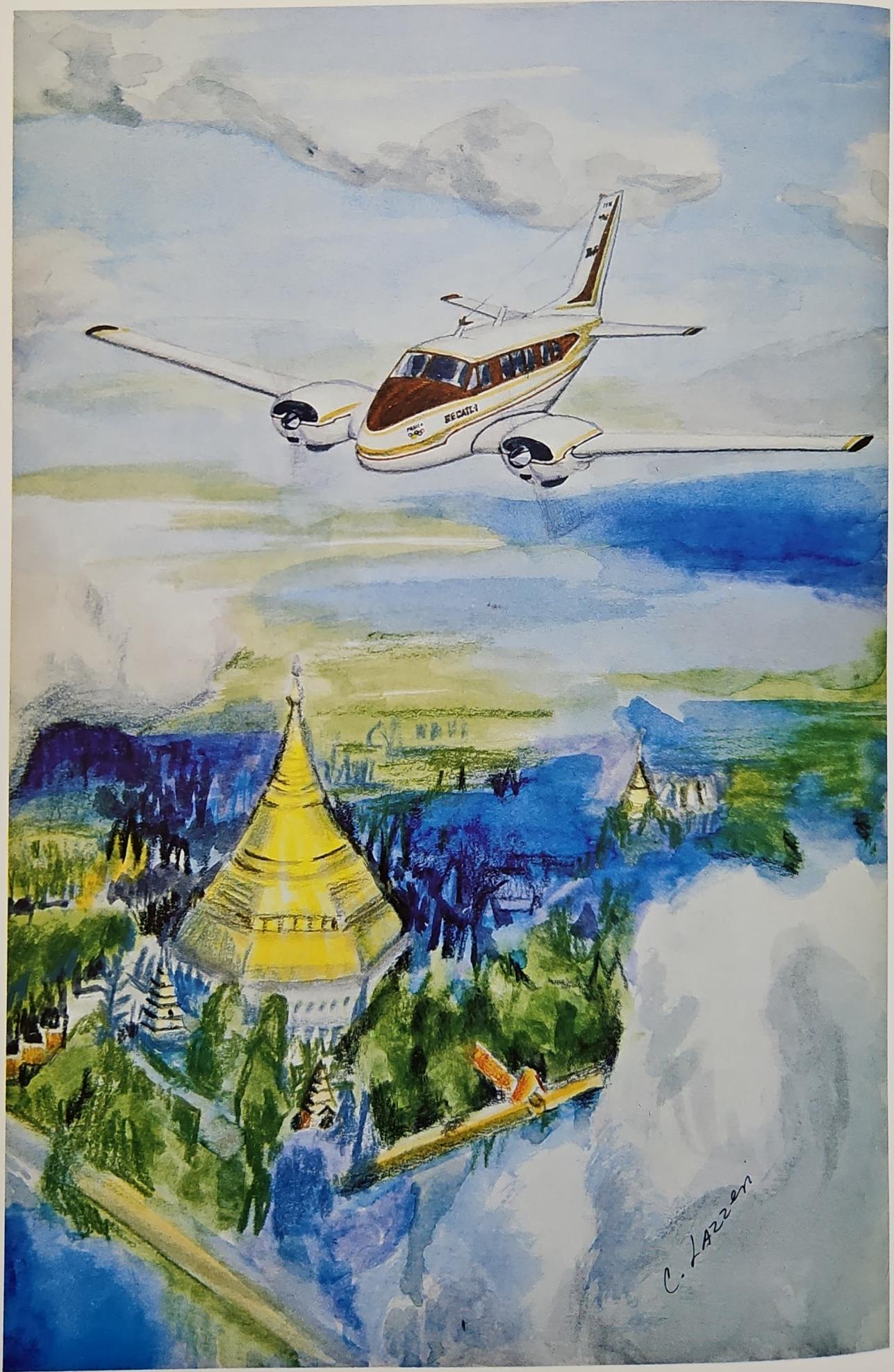
hasta las brumas que envuelven la patria de la "sirenita".

Este vuelo de 1963, por las características del avión empleado, sus equipos y sistemas de a bordo, se ejecu-

tó en condiciones semejantes a muchos vuelos legendarios de años anteriores.

Héctor Ramírez añadía a su bitácora una hazaña, un timbre de orgullo y una experiencia inolvidable.





LA VUELTA AL MUNDO EN BIMOTOR

Los pilotos mexicanos Héctor Ramírez Almaraz y Manuel Arango Arias a bordo de un avión de matrícula mexicana XB-MIL, dieron la vuelta al mundo visitando 45 ciudades de 31 países y cuatro continentes cubriendo un total de 27,747 millas náuticas (51,415 kilómetros) en 223 horas de vuelo durante 94 días.

Héctor Ramírez y Manuel Arango fueron los primeros mexicanos en circunvalar el globo a bordo de un avión tripulado por ellos mismos.

La idea

Manuel y Héctor decidieron en mayo de 1966 que el próximo año le darían la vuelta al mundo en su avión, pero tenían muchas dudas sobre la forma de hacerlo. ¿Tratarían de batir algún récord? ¿Darían la vuelta por el Ecuador por los polos? ¿Cruzarían por todos los continentes? ¿Visitaría la mayor cantidad posible de países?

Los informes que obtuvieron sobre las condiciones que tendrían que satisfacer para lograr un récord mundial que fuera certificado y reconocido como tal

quitaba todo interés humano, histórico, cultural y documental al viaje que se transformaría en una desenfrenada carrera contra el tiempo sin tener oportunidad de conocer nada de cuanto estuviera a su lado. Decidieron entonces que el viaje sería por los cinco continentes y por la mayor cantidad posible de países. Pero esta posibilidad ofrecía también un muy serio problema: aunque solamente estuvieran dos días en cada ciudad necesitarían casi seis meses para hacer el viaje y resultaba un tiempo excesivo. Suprimieron el Continente Africano y dejaron solamente los países más significativos de los otros cuatro, predominando el americano, quedando un proyecto de tres meses que resultó satisfactorio.

Con un año de anticipación comenzaron los preparativos del viaje. Envieron cartas solicitando informes de tipo legal y administrativo de cada país para llegar a ellos con un avión privado. Pronto comenzaron a llegar respuestas. Los rusos y algunos otros países nunca dieron señales de vida. Hubo otros países de tras la "cortina de hierro" que lo hicieron inmediatamente; unos auto-

rizaban el vuelo sin más trámites y otros ponían miles de objeciones a pesar de ser firmantes del Convenio de Chicago y miembros activos de la OACI.

Entablaron contacto con compañías de aviación para ampliar información técnica y meteorología sobre determinados tramos de rutas y países. Con esta información adelantaron en un mes la fecha de salida para cruzar Centroamérica con buen tiempo, que coincidía con una buena época para atravesar el Atlántico Norte y que daba margen para volar los Océanos Índico y Pacífico antes de la época de los tifones. También tendrían buen tiempo para atravesar la Cordillera de los Andes. Como el avión que utilizarían no era presurizado y tendrían que volar "en el primer piso" todos estos detalles eran sumamente importantes.

Desde los primeros cálculos determinaron que el avión tendría que ir sobrecargado. ¿Cuánto?. Elaboraron una minuciosa lista del equipo extra, tanques auxiliares de combustible, equipaje, equipo de salvamento, lancha salvavidas, material de primeros auxilios, radio portátil de emergencia, equipo fotográfico y de grabación, tratando que todo fuera lo más ligero posible. Héctor tenía experiencia en estos menesteres ya que con anterioridad había cruzado el Atlántico en un monomotor. Recibieron respuesta en el sentido de que la F.A.A. (Federal Aviation Administration) autorizaba al Queen Air 65 A 80 para efectuar vuelos "ferry" con un peso de hasta 10,500 libras por encontrarlo estructuralmente satisfactorio, con su C.G. normal en su límite delantero y hasta I 160.0 en su límite trasero, considerándose que su Vne se redujera con este peso de 270 mph. a 218 mph, y su Vc. de 205 a 195 mph.

Con esta base se podía instalar un tanque auxiliar de tres secciones con 105 galones cada uno para una autonomía total de 14 horas que los pilotos consideraron suficiente para vo-

lar de Honolulú a San Francisco, el tramo más largo.

El obligado estudio de peso y balance decía que, una vez equipado el avión con los tanques de gasolina, un transmisor receptor de HF de 24 canales adicional con su antena de carrete y motor, más todo el restante equipo, menos los asientos y el 'galley', el avión pesaría 9,901 libras, por lo tanto dentro de los límites que había fijado la FAA.

Una vez obtenidas las cartas de navegación de la ruta hicieron los ajustes correspondientes.

Conforme se acercaba el día "D" se encontraban con que surgían aspectos y detalles no previstos.

Consiguieron visas en México de los países en que así era recomendable, no así de los que podían obtenerse fácilmente en pleno viaje. Cumplieron con todas las vacunas habidas y por haber y, finalmente, cerraron el plan de vuelo oficial.

Quedó también cumplimentado el "stock" de refacciones, además de los manuales de partes y mantenimiento y otros importantes detalles.

El viaje

El día 29 de abril de 1967, a bordo del avión XB-MIL, bautizado para tan especial ocasión con el nombre de "Eecatl" y llevando la bandera de México pintada en el plano vertical de la cola, Héctor Ramírez y Manuel Arango (piloto y copiloto) despegaron en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con rumbo a Guatemala.

El día 30 de abril muy temprano, lo que se haría una buena costumbre de los pilotos, despegaron hacia Panamá con escala técnica en San José. Debido a una ligera indisposición de Héctor se quedaron en la capital de Costa Rica. Al estar en carretero el día 1 de mayo tuvieron una falla en un magneto, como también les había acontecido al salir de México y tuvieron que regresarse a la plataforma. Arreglado el desperfecto continuaron el vuelo hacia Panamá



El Beechcraft Queen Air XB-MIL, primer avión mexicano que dió la vuelta al mundo.

donde permanecieron hasta el día 4 en espera de que Héctor se recuperara totalmente. El día 4 en la mañana temprano hicieron en el aeropuerto de Tocumen el plan de vuelo con destino a Bogotá, donde llegaron después de sortear una amplia zona de peligrosos cúmulos-nimbus. En el aeropuerto de El Dorado recibieron un pésimo trato. Al día siguiente salieron rumbo a Quito sobrevolando un amplio sector de la Cordillera de los Andes que se encontraba bajo una sólida capa por lo que tuvieron que ascender hasta 18,500 pies y utilizar oxígeno, que se terminó cuando iniciaban el descenso. En Quito, entre otras cosas, visitaron el monumento a la Línea Ecuatorial que divide los dos hemisferios.

De Quito a Lima el viaje fué placentero y las condiciones visuales y en VHF. En Lima hubo más viajes de un lado para otro en los trámites y altas cuotas.

El día 9 de mayo salieron de Lima después de pagar una gran cantidad de soles por infinidad de instalaciones y servicios no utilizados, con rumbo a Antofagasta, Chile, donde cargaron combustible para continuar hacia San-

tiago. El día 11 enfilaron los Andes y los cruzaron por un cañón a 12,500 pies muy cerca del Aconcagua que los miraba majestuoso desde sus 6,959 metros. Hicieron escala en Mendoza donde pasaron migración y aduanas y recibieron un permiso de 15 días para volar por toda Argentina sin tener que pagar un solo centavo por el uso de radioayudas y aeropuertos.

Los viajeros disfrutaron de su estancia en Buenos Aires y guardaron un grato recuerdo del trato recibido, de la amabilidad de las gentes y de la belleza de la ciudad. Entre Buenos Aires a Río hubo una escala para gozar de la majestuosa belleza de las cataratas de Iguazú que los mexicanos fotografiaron, filmaron y navegaron.

El día 17 iniciaron el vuelo hacia Brasil, después de la estancia carioca. El 18 salieron hacia Belem en la costa, en un vuelo sobre la impresionante selva que se extiende hasta el infinito en los cuatro puntos cardinales durante varias horas. Si allá cae un avión no será encontrado jamás. De Belem, casi de corrido, se siguieron hasta Paramaribo, capital de Surinam (antigua Guayana

Holandesa), donde perdieron mucho tiempo en cargar combustible para seguir hacia Caracas a donde llegan ya muy entrada la noche. En la capital de Venezuela los recibieron unos amigos que los esperaban y los colmaron de atenciones.

El día 21 dejaron Caracas y en el camino hasta Puerto Rico tienen que sortear enormes aguaceros y circunnavegar un frente de nubes con la ayuda del radar. En el aeropuerto de San Juan recibieron una pésima atención y el personal oficial los trató con suma displicencia.

Después de un día de descanso en la playa salieron hacia Fort Lauderdale (aeropuerto de aviación general de Miami) donde aterrizaron después de cruzar una considerable barrera de cúmulos, la que bordearon descendiendo hasta 1,500 pies. El avión quedó con el distribuidor Beech y los pilotos descansaron en el hotel. Al día siguiente y por teléfono pidieron el reporte de tiempo, recibiendo el consejo de retrasar el vuelo un día para tener mejor tiempo en la ruta a Nueva York. Antes hicieron una escala en Richmond, Virginia, para abastecerse de combustible.

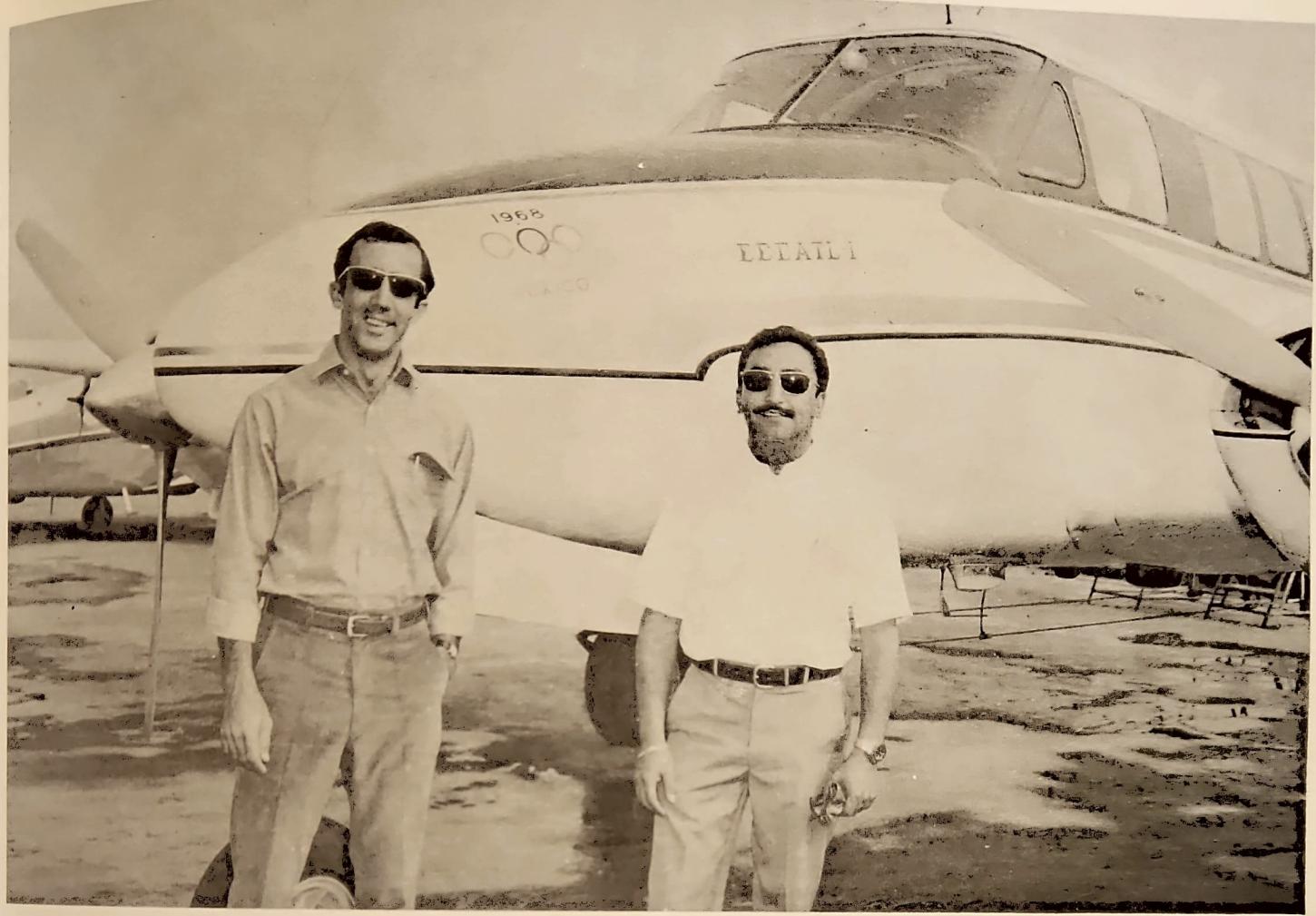
En la Urbe de Hierro pasaron dos días y el 27 salieron hacia Montreal con el objeto de asistir a la Expo'67. De allá acortaron distancias hacia Goos Bay, volando a Quebec con muy mal tiempo, donde pasaron tres días en espera de un reporte favorable. Personal competente, amable y bien documentado los informó constantemente de las condiciones climatológicas de aquellas frías regiones. El primero de junio salieron de Quebec con mal tiempo, a 3,000 pies bajo una espesa capa cerrada, con lluvia y cinco millas de visibilidad, pero una hora antes de Goos Bay, tal y como lo decía el informe, encontraron cielo desgarrado y sol.

Goos Bay es una base militar conjunta canadiense y norteamericana de gran valor estratégico para la defensa. El servicio meteorológico es de primera, funciona las 24 horas del día y cada

tres horas recibe información de Groenlandia. La ruta a Islandia está bajo malas condiciones y tienen que esperar tiempo más favorable para iniciar la travesía trasatlántica.

El cruce del Atlántico

Los informes meteorológicos no eran muy prometedores pero todo hacía indicar que para el siguiente día empeorarían. Después de una hora y diez minutos de vuelo decidieron regresar a Goos Bay debido a una falla en el sistema de combustible que hacía oscilar el flujo del motor derecho y la bomba del mismo. A pesar de que no se reportaron en emergencia fueron vectoreados por radar de largo alcance hasta la misma pista en donde, con sorpresa, vieron dos carros de bomberos, una ambulancia y dos camionetas que los siguieron hasta que pararon los motores. En el vuelo de regreso el flujo y la bomba han vuelto a trabajar normalmente por lo que suponen que la falla se debió a la formación de hielo pues estuvieron a menos 8 grados centígrados. El 4 de junio, ya en rodaje, tuvieron otra baja de magneto y sin más investigación cambiaron todas las bujías para ahorrar tiempo. De acuerdo con el pronóstico encontraron despejado y vieron los primeros "iceberg". Volaron sobre el barco "Bravo" ya en condiciones de instrumentos por lo que no lo pudieron ver, pero sí oír perfectamente. Pasaron mucho frío pues no quisieron poner la calefacción por el peligro que significaba tanto combustible en la cabina. A través de un jet de TWA se comunicaron con el barco "Yanqui-Bravo" cuyo reporte era tranquilizador. Aproximadamente a las cuatro horas de vuelo alcanzaron a distinguir la costa de Groenlandia e iniciaron el descenso. Se enfilaron a la pista localizada al fondo de un fiordo, entre montañas de hielo, con la cabecera junto al agua y cerrada la salida por un glaciar que impedía toda ida al aire. El lugar ofreció un espectáculo impresionante.



Manuel Arango y Héctor Ramírez, la mañana que iniciaban desde la Ciudad de México un viaje alrededor del mundo.

Disfrutaron de la hospitalidad de la comunidad formada por unos cien daneses que habitan en este lugar y al día siguiente despegaron con la idea de llegar hasta Noruega. Computaron su vuelo sobre el barco "Alfa" que les informó de cinco minutos de retraso y un frente; tuvieron que ascender hasta 15,000 pies y la temperatura bajó a menos 21 grados. Abrieron para ventilar la cabina debido al intenso olor a gasolina y la temperatura bajó a 40 grados y sintieron grandes dolores en los pies y manos, por lo que decidieron descender y enfrentarse a la posibilidad de la formación de hielo. Llegaron a Reikyavik vecinamente por radar y tuvieron que quedarse en la capital de Islandia hasta el día 7 debido al mal tiempo. Despegaron en buenas condiciones que empeoraron al llegar a Stavanger en la costa noruega, pero los meten directos con radar. Una hora después salieron hacia

Estocolmo. Aquí también pararon solamente el tiempo necesario para cargar combustible y salieron hacia Helsinki. En Noruega, Suecia y Finlandia recibieron un trato sumamente educado y fueron atendidos con rapidez y eficacia en todos los trámites y todo a un costo muy bajo.

Rusia no

En Helsinki pasaron tres días yendo y viniendo de un lugar a otro dentro de la embajada de Rusia donde trataban de obtener el necesario permiso para sobrevolar ese país. Nadie resolvió nada y se cansaron de subir, bajar, hacer antecasas y recibir siempre el amable encargo de "vuelva usted mañana". A pesar de que habían iniciado los trámites para ese viaje en la embajada de la URSS en México con un año de anterioridad y de que habían tenido corres-

pondencia con varios departamentos oficiales cumpliendo ciertos requisitos, se hastiaron de dar vueltas y, tras constatar que todavía no todos los cielos son libres, decidieron quitar a Rusia y países satélites del plan de vuelo original.

El día 11 de junio dejaron la hermosa, pacífica y hospitalaria Finlandia rumbo a Dinamarca, extraordinario país en donde encontraron varios amigos y pasaron tres maravillosos días, hasta que el 15 de junio dejaron Copenhague para volar a Londres, donde recibieron multitud de atenciones para los trámites que fueron rápidos y gratos. En los talleres de Air Couriers el avión se quedó en inspección de antena de radar, HF y servicio de 100 horas.

Después de hacer plan de vuelo por teléfono y de solucionar con cambio de bujías una baja de magneto del motor derecho, los mexicanos despegaron de Londres hacia París. Como hacía un día espléndido de sol, cosa rara en Londres, pidieron y obtuvieron permiso para sobrevolar la ciudad y tomar fotografías. En este vuelo fueron guiados por radar para dirigirlos exactamente sobre los lugares de más interés. Posteriormente los vectorearon hasta los 5,000 pies de su plan de vuelo IFR y después de una hora y minutos llegaron a Orly, París. En esta ciudad pasaron seis días en vez de los dos originales. El avión fué revisado y ya no habrá más problemas con los magnetos.

El día 25 de junio abandonaron la capital de Francia con destino a Madrid, en cuyo aeropuerto de Barajas tuvieron algunas dificultades por no disponer de servicios para la aviación general, pero que fueron solucionados por la amable disposición del personal. El gusto de saludar a muchas amistades, volver a hablar el idioma propio y compartir costumbres en común, los hizo permanecer en Madrid también más tiempo del previsto.

Después de un pago de 300 pesetas (60 pesos entonces) que cubría todos los gastos en Barajas, despegaron hacia

Atenas; previa escala técnica en Alghero, Cerdeña. Dos horas tardaron en recibir atención en el aeropuerto de Atenas en donde tuvieron que llenar una montaña de cuestionarios. En Grecia, país maravilloso y rico en historia, los dos mexicanos disfrutaron de la hospitalidad griega y se repusieron de una monumental gripe que, mezclada con un virus, hizo guardar cama a Manuel Arango.

En Asia

Al abordar el avión para el vuelo Atenas-Ankara-Teherán, para el que estimaban ocho horas, vieron con tristeza que les habían quitado todas las calcomanías que habían ido pegando en cada país visitado. En Ankara pagaron 37 dólares por servicio y en Teherán solamente 3. Despegaron hacia Karachi y los acompañaron las tormentas de arena y polvo del desierto que ya habían hecho aparición antes de llegar a la capital persa y que les recordó las tolvaneras de la ciudad de México. Perdieron las comunicaciones pero les hizo de "puente" un avión de la USAF. Tuvieron dificultades con los pakistasanos quienes, alegando fallas en el equipo de radio, les impidieron continuar el viaje obligándoles a pasar la noche en Karachi en un hotel de poca categoría, después de interminables vueltas en un aeropuerto internacional de dudosa organización. Pero eso sí, en el modesto hotel les obligaron a ponerse corbata.

El 12 de julio, después de sufrir varias horas de aeropuerto en molestos trámites empeorados por la altanería de las gentes, despegaron rumbo a Bombay. Aquí los problemas fueron aún mayores. El calor era insoportable, los servicios lentos y pesados, las autoridades intransigentes y mal educadas. Tuvieron que ir por multitud de oficinas enseñando a todo el mundo sus documentos y bajo la amenaza de embargo del avión por no tener las autorizaciones necesarias. Después de tres ho-

ras y media de trámites y con la sensación de haber cometido un grave delito dejaron el aeropuerto y se instalaron en un hotel aislado en la playa que resultó un oasis en contraste con la miseria de Bombay.

El día 13 de julio lo pasaron dedicados a dejar listos los trámites para salir cuanto antes de la India y en obtener la visa para entrar en Tailandia. Ocuparon en ello 14 horas sin poder comer. El día 14 iniciaron un vuelo de 9:30 horas con tal de no tener que volver a hacer escala en la India. Llegaron a Bangkok después de sortear algunos problemas meteorológicos en el Golfo de Bengala y se encontraron con magníficas instalaciones aeroportuarias, rápidos servicios y gentes sumamente amables y serviciales. Se hospedaron en un estupendo hotel y vivieron intensamente esta hermosa ciudad en donde por un día entero participaron en una boda efectuada según ritos tradicionales que filmaron completamente.

El 18 de julio dejaron tristemente Bangkok con destino a Singapur, en donde encontraron condiciones severas de tiempo que hicieron difícil la aproximación al moderno aeropuerto en el que rápidamente terminaron los trámites y dejaron el avión cargado de combustible.

En el Pacífico

Muy temprano salieron el 19 hacia Manila en un vuelo de 8 horas sobre el mar. En la ruta encontraron fuertes aguaceros y circunnavegaron una cadena de cúmulos. Perdieron las comunicaciones y les sirvió de "puente" un avión de la RAF. Después de varias y exactas comunicaciones, el avión de la RAF les informó tenerlos a la vista en un área despejada. En efecto, seis mil pies arriba alcanzaron a distinguir el avión que hasta ese momento solamente había sido una tranquilizadora voz. En la distracción se terminó uno de los tanques que alimenta el motor derecho y éste se paró. Héctor controló inme-



Héctor Ramírez capitán del Queen Air para la vuelta al mundo.

diatamente la situación y conectó los tanques exteriores para que no se parara el otro motor; al segundo intento se puso en marcha el motor derecho y recuperaron los 1,000 pies que habían perdido. Poco después tuvieron un nuevo paro del motor derecho, problema que pudieron controlar satisfactoriamente y que debió ocurrir por el vacío que quedó en la línea con el paro anterior.

Estos sustos hicieron apreciar en todo su valor la presencia de la costa de Filipinas en donde aterrizaron poco después en el aeropuerto de Manila. Aquí los cobros ascendieron a 100 dólares con el pretexto de infinidad de extras pese a que los atendieron a las 4 de la tarde, al par que a los viajeros de un vuelo de Swissair.

El avión pasó con el representante de Beech para servicio y los pilotos, una vez en el hotel, ya cansados por el largo



viaje y por las dificultades de los últimos días, decidieron terminarlo en la forma más rápida posible. Cancelaron algunas ciudades y países y de Manila volarían a San Francisco por la ruta más corta, aunque signifique hacer los tramos más largos sobre el mar. La decisión estaba tomada y la ruta prevista sería Manila-Guam-Wake-Honolulú-San Francisco. Pero los problemas no

se iban a terminar y en la ruta tendrían una escala no prevista.

El día 21 de julio salieron de Manila hacia la isla de Guam. A la mitad de la ruta encontraron mal tiempo, con peores condiciones de las previstas. En contacto con un Globemaster de la USAF, éste les informó de que aún encontrarían peor tiempo conforme se acerquen a Guam. En efecto, llegaron a



tener condiciones severas de tiempo y turbulencia considerable. Trataron de evitar las barreras circulares de cumulus-nimbus, pero el rápido movimiento de éstos les impidió la total eficiencia de los cambios de rumbo y atravesaron varias cadenas con turbulencia fuerte. Cuando llegaron a Guam se les informó que habían atravesado la tormenta tropical "Dot" que poco después

degeneraría en el tifón "Dot" que embistió las costas del Japón.

El día 24, con información meteorológica favorable, salieron de Guam con destino a Wake. En ruta comprobaron que la información meteorológica era exacta y que el HF funcionaba de maravilla sin perder contacto en ningún momento.

A las cinco horas de vuelo tuvieron 253



Héctor Ramírez abraza a su padre al terminar el gran vuelo.

un paro de motor al transferir gasolina de un tanque interior al ala derecha que pudo ser causado por agua en el combustible del tanque del que se había hecho la transferencia, como resultado del bombeo o motor ahogado a causa de la mezcla rica. Después del susto y los cambios necesarios, vectoreados por radar aterrizaron en Wake que resultó ser una pequeña isla en la que apenas cabía la pista. Dejaron el avión cargado de combustible para 12 horas de vuelo, dos más de las estimadas y al siguiente día 25 de julio, despegaron muy temprano, para cubrir la ruta hacia Honolulu. Volando entre capas ligeras, cruzaron la línea del tiempo y regresaron al día 24.

Debido a que el viento contrario seguramente fué superior a lo pronosticado no hicieron contacto con el VOR de Honolulu en el tiempo previsto. A las once horas de vuelo establecieron contacto 254 por radar y les informaron que estaban

a 80 millas del límite del área, que a su vez está a otras 80 millas de Honolulu. ¡Menudo susto!. Quedaba combustible para solamente una hora de vuelo.

Fueron declarados en emergencia y despegaron los aviones anfibios de búsqueda y salvamento, mientras los vectoreaban hacia el aeropuerto Lihue, en la isla de Kawai, la más próxima del archipiélago de las Hawaii que, para colmo, estaba IFR.

Aterrizaron prácticamente con un clavado directo sobre la pista y por poco se la comen. A la hora de llenar los tanques comprobaron que solamente quedaban 20 galones que no les hubieran servido para llegar a Honolulu y computaron vientos de 20 nudos en vez de los 6 previstos.

A la media noche despegaron hacia su destino original realizando el plan de vuelo por radio. Tienen suerte y encuentran hospedaje en el hotel Kahala Hilton que califican de maravilloso. Aprovechan dos días en Honolulu para descansar y trataron de salir el día 29. Como los trámites fueron tan largos, tardaron tanto tiempo en cargar el avión con combustible y ante la perspectiva de un vuelo de 12 horas hasta San Francisco, decidieron aplazar la salida hasta el día siguiente bien temprano y las autoridades colaboraron concediéndoles una prórroga de 24 horas de validez para todos los trámites ya realizados. El día 30 despegaron a las 5 de la madrugada con plan de vuelo IFR como todos los del Pacífico. Al mediodía checaron el barco November al que no vieron por volar sobre capa. A las 11:30 horas de vuelo, ya preocupados y ansiosos, alcanzaron a ver en el horizonte algo que podía ser tierra, cosa que firman minutos después con gran alegría. Poco más de una hora después aterrizaron en San Francisco tras una etapa impresionante sobre el mar con 12:40 horas de vuelo.

Al día siguiente y ya con la prisa por llegar a casa volaron hacia Wichita para que el avión volviera a su configuración normal, cambiando por asientos y

otros elementos los tanques auxiliares de combustible y equipo extra de navegación.

El día 4 de agosto el avión "Eecatl" y los pilotos Manuel Arango y Héctor Ramírez regresaron a México felices de

tantas aventuras y más felices aún por encontrarse entre familiares y amigos.

El "Eecatl" había llevado por primera vez las alas de México a una gran cantidad de países portando un mensaje de buena voluntad y hermandad.





PILOTO DE PRUEBAS

La fría mañana de diciembre, tapizada de densos nubarrones que anticipan un "norte", enmarcaba la cabina del avión cuando el piloto, una vez recibidas las instrucciones de la torre de control y logradas de su motor las revoluciones necesarias, accionó los controles del avión que comenzó a correr por la pista, levantó la cola y poco después se deslizaba por el aire sin contacto alguno con la tierra. Rápidamente pasó bajo el avión el total de la pista 5-I del Aeropuerto de la Ciudad de México y la máquina inició un ligero banquete respondiendo a los controles para hacer un suave viraje. Siguió en ascenso y a mil quinientos pies quedó debajo "El Caracol". El piloto niveló y ya voló recto hacia Santa Lucía, la Base de la Fuerza Aérea Mexicana, cercano destino de este corto vuelo.

El avión sobrevoló la Base y describió dos círculos, amplios y suaves, antes de iniciar el descenso y enfilar la pista 04. En las sienes del piloto sonaban como martillazos las emociones cuando el avión, después de hacer contacto con la pista, se deslizaba lenta y seguramente hacia la plataforma, a pesar de que ape-

nas habían pasado 25 minutos de su despegue.

Abrazos, porras, felicitaciones, gritos de emoción y un piloto que, libre de la presión de este vuelo, se quitaba lentamente el casco protector.

Marcial Sánchez había volado el avión Tauro XB-TAX, prototipo diseñado y construido totalmente en México, que ese día, 3 de diciembre de 1968, por primera vez rompía el viento con su hélice, hendía con sus alas el aire y separaba sus ruedas de la tierra. Había sido el primer vuelo del avión y el primer vuelo de pruebas del piloto.

El hombre

Marcial Sánchez Lara nació en la ciudad de México el día 22 de enero de 1936; desde los ocho años practicó el aeromodelismo y participó en numerosos concursos tanto en México como en Estados Unidos. Fue gerente de una tienda de material de modelismo situada en la Avenida Alvaro Obregón y luego de una fábrica de materiales para modelismo. Posteriormente fue socio y gerente de la firma Servicio Melior que,



El doctor Alejandro Elizondo, el ingeniero Arno Gjumlich, el ingeniero Guillermo Prieto y el Secretario de Comunicaciones y Transportes, ingeniero José A. Padilla Segura, en la Fábrica Anáhuac.

establecida en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se dedicaba a la venta de combustibles y lubricantes para aviación general.

Por esta época fue también jefe de la sección de aviación de la Compañía de Seguros Monterrey. Marcial Sánchez había colaborado en casi todas estas actividades con el doctor Alejandro Eli-

zondo también aeromodelista, piloto deportivo y gran entusiasta de la aviación. Al desaparecer Servicio Melior ya el doctor Elizondo iniciaba la operación de la Fábrica de Aviones Anáhuac destinada a la construcción del avión Tauro para trabajos agrícolas y el piloto aviador Marcial Sánchez pasó a prestar sus servicios a esta empresa en calidad de gerente y piloto de pruebas.

El profesional

Como hemos visto Marcial Sánchez, desde muy niño, estuvo ligado a deportes y actividades relacionadas con la aviación. Durante el tiempo en que estuvo al frente de Servicio Melior, en plenas instalaciones de una gran empresa de aviación general, tuvo oportunidad de volar con mucha frecuencia como pasajero y como copiloto, aunque sin licencia.

Un día tuvo oportunidad de ponerse "en orden" y estableció un convenio



Armado de un avión fumigador Tauro.

con el instructor capitán Jorge Huerta: recibiría instrucción de vuelo a cambio de los servicios de combustible y lubricantes. A las seis horas hizo el primer "solo" y pronto obtuvo la licencia de Piloto Privado.

En sociedad con el doctor Elizondo compró un avión Fleet al capitán Enrique Caloca Larios y después de muchos trabajos y no menos gastos, el avión estuvo en condiciones de vuelo. El viejo y hermoso biplano volvió a surcar los aires ante la envidia y admiración de quienes guardan los mejores recuerdos de la época romántica de la aviación. Para lograr dominar aquel precioso "clásico" Marcial contó con la inapreciable ayuda y valiosos consejos del capitán Teodoro Moreno, desde hace tiempo piloto de jets ejecutivos.

Marcial Sánchez, a bordo de diferentes aviones, había intervenido en muchas exhibiciones en varias ciudades del país, había volado para remolar planeadores, había hecho acrobacia y realizado vuelos para lanzar paracaidistas. Era miembro de dos sociedades norteamericanas de gran prestigio: Antique Airplane Association y Experimental Aircraft Association.

Con frecuencia había tripulado los siguientes aviones: Cessna 150, Aircupe, Fleet, Stearman, Davis, Piper PA-18, Cessna 180, Wren, Piper Pawnee y Stinson Voyager, además del planeador Schwaizer 2-32.

El Tauro

Con un diseño del ingeniero aeronáutico Arno Gjumlich (mexicano a pesar del nombre y del apellido), el doctor Alejandro Elizondo estableció la Fábrica de Aviones Anáhuac en la que desde sus principios el piloto aviador Marcial Sánchez comenzó a prestar sus servicios.

Después de muchos años de no construirse aviones en México la fábrica Anáhuac hacía recordar los viejos lauros de los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas o la fábri-



Marcial Sánchez, piloto de pruebas de los Tauros.

ca de Baja California, de donde salieron tantas máquinas que dieron prestigio a nuestra industria; así como otras aportaciones, por ejemplo, la hélice Anáhuac, diseñada y construida por el ingeniero Villasana. Posteriormente vinieron las realizaciones de Azcárate y de los ingenieros Sea y Lascurain. Precisamente con el avión Aura de Lascurain terminó en México en 1957 la construcción de aviones.

El primer avión Tauro salió de la fábrica en el mes de septiembre de 1968 y muy pronto comenzaron las pruebas de rodaje en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Desde la primera puesta en marcha del motor el capitán Marcial Sánchez estuvo al frente de los controles.

Las pruebas iniciales consistieron en carreteos para comprobar el funcionamiento del motor, tren de aterrizaje, patín de cola, sistemas de mando y estabilidad del avión. Posteriormente se corrió al avión a más velocidad para lograr que levantara la cola y se hicieron despegues a un metro del suelo



El avión fumigador Tauro hecho en México.

para volver a posar las ruedas en la pista sin abandonar la misma. Todas estas pruebas duraron dos meses y sirvieron para hacer correcciones según los reportes del piloto.

La puesta a punto del Tauro suscitó muchos comentarios y los escépticos, que nunca faltan, auguraron que el avión sería un fracaso en el improbable caso de que alguna vez lograra levantar vuelo.

El día 3 de diciembre de 1968, Marcial Sánchez se dispuso a despegar el avión y a hacer un breve vuelo entre el Aeropuerto de la Ciudad de México y la Base Aérea de Santa Lucía.

En un tiempo nuboso y frío el Tauro voló con toda normalidad en su primer trayecto. Una vez en Santa Lucía, Marcial Sánchez realizó numerosos despegues y aterrizajes, ascensos pronunciados y virajes cerrados, reportando como perfecto el funcionamiento del avión. En la Base Aérea de Santa Lucía se encontraban los directivos de la

fábrica, el doctor Alejandro Elizondo y el ingeniero Arno, en compañía del Comandante de la Base, general Foullón, trabajadores de la fábrica, amigos y miembros de la FAM.

Desde Santa Lucía, Marcial Sánchez regresó al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México incorporándose al tráfico aéreo normal de la terminal, haciendo su aproximación sobrevolando toda la capital y aterrizando en la pista 5-I. En todos estos vuelos, así como en los posteriores, todos los elementos esenciales del avión funcionaron a la perfección.

Durante los meses de diciembre y enero siguieron las pruebas hasta acumular más de 60 horas de vuelo para continuar la evaluación en trabajos de fumigación que se realizaron en el ingenio San Pedro de Veracruz, donde el avión quedó por varios meses realizando trabajos al servicio de la agricultura.

Durante todos estos vuelos se pudieron determinar la carrera de despe-

gue vacío y a plena carga, la carrera de aterrizaje, las velocidades de ascenso y desplome, consumo, capacidad de carga, maniobrabilidad, resistencia, calibración de instrumentos, etc.

Modelos de producción

Una vez terminada la evaluación del prototipo se procedió a la fabricación del modelo de serie y se realizó un programa completo de pruebas para estos aviones, ya mucho más sencillas y breves que las que hubieron de efectuarse en el primer avión.

Marcial Sánchez fue siempre el primer piloto en volar cada uno de los aviones que salieron de la fábrica Anáhuac, y su labor la realizó con gran atingencia dado su gran profesionalismo ya que, por carecerse de antecedentes recientes en nuestro país, lógicamente carecía de escuela. En otros países hay escuelas para pilotos de pruebas y son famosas las de E.E.U.U., Rusia, Inglaterra y Francia, por solamente citar algunas. Marcial Sánchez salió al paso de estas carencias gracias a su gran capacidad profesional, a su espíritu de estudio y a su entusiasmo.

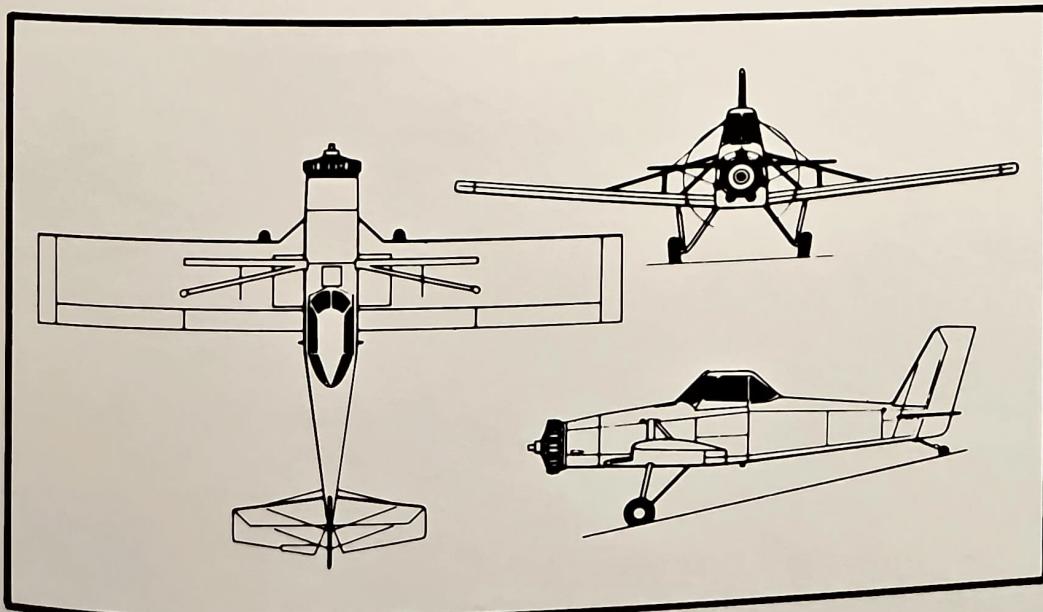
De acuerdo con el patrón elaborado



Marcial Sánchez junto al Tauro en una revisión después de los primeros trabajos en el campo.

por Marcial y los ingenieros asesores de la fabricación del Tauro se efectuaron los vuelos de pruebas para los aviones de estas matrículas: XB-LUV, KB-TAK, XB-VEZ, XB-YAL, XB-XIV y XB-XIW, todos ellos salidos de la fábrica Anáhuac.

Marcial, hombre sencillo y cordial, no ha cambiado en nada su carácter y temperamento. Sigue siendo el piloto tranquilo y profesional de siempre y el hombre que realizó "lo primero" en los Tauros sigue teniendo licencia de Piloto Privado.





UNA MEXICANA EN EL “POWDER PUFF DERBY”

La aviadora mexicana Berta Zerón de García participó exitosamente en la carrera aérea Powder Puff Derby de los Estados Unidos, que desde 1947 organiza anualmente el club de mujeres pilotos “The Ninety Nines” que fundó la legendaria Amelia Earhart.

La carrera se efectuó durante los días 4, 5 y 6 de julio de 1969 entre las ciudades de San Diego, California y Washington, D.C. con diversas escalas a través de todo Estados Unidos.

Empleó en la competencia un avión monomotor Mooney y fué la primera vez que una mexicana participaba en una carretera aérea a nivel internacional.

Un poco de historia

Ya en 1964 Berta Zerón de García, entonces en posesión solamente de la licencia de piloto privado, recibió propuestas para participar en la famosa carrera aérea Powder Puff Derby, exclusiva para las mujeres, que se celebra cada mes de julio. Hacía tiempo que el club de mujeres pilotos de los Estados Unidos, “The Ninety Nines”—en recuerdo, sin duda, al número de fun-

dadoras encabezadas por Amelia Earhart— había mostrado interés porque alguna mexicana tomara parte en la competencia. Sin embargo, Berta tuvo que desistir de promover su participación ya que necesitaba poseer la licencia de piloto aviador comercial.

La piloto mexicana, cuya actuación en nuestra aviación siempre ha estado rubricada por el común denominador de su enfrentamiento a un ambiente indiferente cuando no hostil, siguió progresando en sus estudios, continuó acumulando horas de vuelo y avanzó notablemente en la adquisición de experiencia, hasta lograr la licencia comercial. Fue la primera mujer mexicana que llegó a poseerla. Entre otras cosas, ¡podría participar en el Powder Puff Derby!

Pero... Bertita tendría que esperar aún mucho tiempo y superar muchos problemas antes de ver colmados sus sueños. Resulta que en México nadie le prestaba o rentaba un avión. En 1968, en compañía de otra piloto, Noemí Mondragón, reunió el dinero para comprar uno; mas, cuando tenía todo lo necesario para formalizar la compra los



Berta Zerón de García con un grupo de compañeras en San Diego.

dueños del aeroplano cambiaron la palabra comprometida y subieron el precio en tal proporción que hizo imposible la operación. Las dos pilotos perdieron el importe de la inscripción en la carrera y de paso sufrieron una gran decepción.

Berta no cejó en su empeño y sobre las mismas cenizas del fracaso alimentó el resollo de su indomable espíritu iniciando planes para el siguiente año. Se puso en contacto con su amiga Fran Blair de Los Angeles, California, a quien debía su inscripción en el club "The Ninety Nines" y ella a su vez la recomendó con Pauline Glasson, de Corpus Christi, Texas, que por vivir más cerca de la Ciudad de México le podría ser más útil. La mexicana expuso por carta sus inquietudes y la texana le ofreció toda su ayuda. En mayo de 1969 Berta viajó a Corpus Christi recibiendo el apoyo y hospitalidad de Pauline, en cuya casa se alojó. Entabló contacto con Joe Nylor que poseía un avión monomotor Mooney M20B, matrícula N74550, equipado con motor Lycoming de 180 hp., susceptible de rentarse en la época de la carrera. Piloto y propietario llegaron a un acuerdo y formalizaron el compromiso. Pauline, siempre servicial, llevó en su avión a Berta hasta San Antonio para que cumpliera con los requisitos de la legislación norteamericana y pudiera obtener la licencia corres-

pondiente ya que la carrera la realizaría a bordo de un avión norteamericano en los propios Estados Unidos. Allá voló con Marion Burke, otra experimentada piloto que tenía 10,000 horas de vuelo, algo menos que Pauline que tenía 18,000.

Todas estas actividades no son nada más que el inicio de un largo camino de gestiones, trámites, solicitudes, cartas y contactos... Berta quería una compañera ya que en una carrera tan pesada es muy importante un copiloto con quien compartir los múltiples trabajos de un competidor, tanto en el aire como en tierra. Noemí Mondragón, la compañera de la anterior frustrada participación, estaba desilusionada de la aviación y, además, a punto de tomar posesión de un trabajo y no precisamente como piloto. La señora Marta A. de Cuahuonte, de Uruapan, se excusó porque en la época de la carrera tenía compromisos contraídos con anterioridad. Berta, pues, tendría que participar sola... si es que participaba.

Preámbulos

Hay que organizarse y el tiempo vuela por lo que la piloto mexicana se movilizó prontamente para tener todas las cosas listas en el momento oportuno. Como los gastos de inscripción, renta del avión, desplazamientos y estancias en el extranjero sumaban una cantidad considerable, gestionó el patrocinio de algunas instituciones con el objeto de aligerarlos.

El día 24 de junio de 1969 abordó un avión DC-6 de SAESA con destino a Reynosa, Tamaulipas, siguiendo en autobús hasta Corpus Christi, Texas, en donde nuevamente Pauline Glasson la hizo su huésped. Al día siguiente las pilotos de Corpus, miembros de "The Ninety Nines", le ofrecieron una recepción en el exclusivo restaurante del Club de Yates de la ciudad.

El día 26 de junio hubo necesidad de trasladarse al campo aéreo Sinton para recibir el Mooney con el que

participaría en la carrera. Dado que Berta solamente lo había volado unos minutos, subieron el avión en unos gatos para que practicara con el tren de aterrizaje que era retráctil. En compañía del señor Glasson, esposo de Pauline —que volaba su Cessna 175—, Berta regresó a Corpus Christi alargando el vuelo para aprovecharlo revisando el funcionamiento del VOR, brújula y tren en práctica real.

La mexicana completó las cartas de navegación que portaba desde México y todas las noches dedicaba un buen rato a identificarse con la ruta que habría de seguir la carrera y que desconocía por completo ya que nunca había volado en los Estados Unidos.

El día 27 salieron de Corpus Christi con destino final en San Diego, California, donde se originaría la carrera aérea transcontinental; Pauline Glasson y su copiloto Bárbara Lewis a bordo de un Cessna 175 y Berta en el Mooney. Después de 3:30 horas de vuelo cubrieron la primera etapa del viaje llegando a Midilan, Texas, en donde Berta enfrentó un serio problema ya que la palanca del tren de aterrizaje no respondió. Tras reportarse la mandaron sobrevolar varias veces la torre de control. Después de batallar con la palanca y ante la posibilidad de estropear todo con un aterrizaje de emergencia, la piloto logró serenarse, se concentró, se puso unos guantes para evitar los efectos del sudor nervioso, redujo la velocidad al máximo posible y se ayudó con una rodilla hasta que... ¡se encendió la tranquilizadora luz verde!

Ese mismo día siguieron hasta Roswell, New Mexico; Winslow, Arizona y St. George, Utah, ya que Pauline sugirió que sería conveniente no hacer el viaje por la ruta más corta y desviarse para tocar alguno de los puntos de la carretera. En St. George pernoctaron y allá encontraron a otras competidoras igualmente en viaje hacia San Diego.

Berta, acostumbrada a volar en México el VFR por referencias tuvo ya la oportunidad de practicar y comprobar



La señora Joan Steinberger y Bertita listas para iniciar la

la gran ayuda que significan los VOR haciendo buen uso de ellos.

El día 28 de junio salieron hacia Las Vegas, Nevada, y de allí a San Diego. En todos los aeropuertos atendieron muy bien a la piloto mexicana pero en San Diego muy especialmente, ya que la recepción oficial hizo palidecer a todo lo anterior en cordialidad y atenciones. En el propio aeropuerto efectuó el registro e hizo cita con los técnicos que al día siguiente habrían de pasar inspección al avión.

Una vez que las competidoras quedaron instaladas en el hotel reservado para tal efecto, se iniciaron las actividades del programa que incluían recepciones de personas y organismos, recorridos por la ciudad y por la bahía, proyección de películas y charlas sobre temas técnicos relacionados con la carrera, entrevistas de prensa, un corto viaje a Tijuana, Baja California Norte, en México, etc. Berta acaparó el interés de todos y siempre que la presentaban hacía mención a que era la primera mexicana que competía en el Powder Puff Derby, que era la única participante extranjera y que volaría un avión prácticamente desconocido para ella. Tuvo una "buena prensa", lo que también

influyó positivamente en su ánimo para enfrentarse a la aventura. Muchas compañeras le surgieron que llevara copiloto, pero, dado que no podría ser mexicana, prefirió participar sola.

La carrera

El día 4 de julio de 1969 se inició para las competidoras muy temprano, ya que a las 4:30 de la madrugada hubieron de levantarse para el desayuno, recoger los reportes meteorológicos, hacer los planes de vuelo y recibir las instrucciones de última hora. Sin embargo, la salida en el aeropuerto Lindbergh se retrasó por mal tiempo. Entre otras condiciones impuestas por el reglamento de competencia, la carrera habría de efectuarse totalmente con procedimientos VFR.

A las 11:50 horas el señor Bob Sanders, banderero oficial, dió la señal de salida al Mooney número 79 de registro tripulado por Berta Zerón de García. En el despegue se debía continuar hasta el final de la pista, virar ya sobre el mar a 180° a la derecha, retraeer el tren y pasar paralelo a la misma pista hasta la torre de control para seguir tomando altura ya con el rumbo correspondiente. Con motivo de la carrera se autorizó sobrevolar la zona restringida R-2501, situada al Norte de San Diego y evitar así un largo rodeo. Berta decidió no llegar limitada de combustible a ningún aeropuerto ya que era preferible abastecer más veces que hacer peligrar la participación por tener que volar en instrumentos o por tener que reportarse en emergencia. La primera etapa cumplió en St. George, Utah, aeropuerto ya conocido por la señora de García. Después de comunicarse a la torre de control, volar sobre el punto de "check" y obtener el correspondiente permiso, procedió a efectuar la aproximación para el aterrizaje. Enfilada y cerca de la cabecera de la pista, una fuerte turbulencia sacudió el avión provocando que el asiento se corriera hacia atrás. Debido al fuerte viento Berta

entraba con bastante motor por lo que pudo controlar el aterrizaje sin necesidad de recurrir al acelerador; se sujetó al borde del parabrisas con la mano izquierda para incorporarse y no perder de vista la pista y con la derecha jaló el control para mantener la trayectoria de descenso. Una vez en tierra, pese a que le costaba llegar a los pedales, pudo controlar la máquina y todo siguió ya sin novedad. Alguna participante, debido al fuerte viento, dejó en St. George sus aspiraciones.

Tras cargar combustible, revisar aceite, tomar un ligero refrigerio y hacer el plan de vuelo para Salt Lake City, despegó para la segunda etapa. El siguiente tramo de vuelo fue en gran parte sobre el desierto cuya impresionante y aterradora presencia se alegró con la vista del Lago Utah, tras el que apareció la famosa capital de los mormones. El procedimiento de rutina en cada llegada siguió al feliz aterrizaje.

El tiempo con luz diurna garantizaba la llegada a Rock Springs, Wyoming, hacia donde hizo el plan de vuelo de rigor. En Salt Lake City Berta contactó con las pilotos del avión número 46, Marcella Ritter y Sandy Klock; la primera de ellas, con sus 63 años de edad, tenía una fibra y un arranque que causaba envidia a cualquiera y para la piloto mexicana fue un aliciente más para hacer frente a las dificultades de la carrera.

El aterrizaje en Rock Springs no merece mayor comentario. Tras la carga de combustible y dejar el avión debidamente acomodado en la plataforma, Berta fué entrevistada por la estación de televisión local. Luego al hotel, cenar y descansar, pues el nuevo día empezaría también temprano. Aunque, antes hubo de darle una estudiada a las cartas de navegación pues le esperaba volar un tramo del que en los Estados Unidos no había conseguido mapas seccionales en escala 1:500,000 y solamente tenía la información contenida en las que llevaba desde México en escala 1:1.000,000 que no incluían las fre-

cuencias de las estaciones VOR. De un manual tomó dichas frecuencias y las pasó al mapa.

El día 5 se inició también a las 4 de la madrugada. Despegue en Rock Springs a las 6:10 con destino a Kearny, Nebraska. Hasta esa etapa el tiempo había sido bastante bueno, aunque con mucho viento. Ahora habrá que cruzar los Montes Laramie, estribación de las Ro- callosas y pasar junto al Medicine Bow, cubierto de nieve con sus 12,000 pies de altura, cerca de Cheyenne. Todos ellos, nombres famosos en la conquista del legendario Oeste. En esta zona de montañas la lluvia era muy fuerte con densos nublados, pero con estimable visibilidad bajo capa. Berta tuvo que prestar gran atención al motor mandando aire caliente al carburador para prevenir una posible formación de hielo, pues el avión no llevaba indicador de temperatura ambiente y tampoco del carburador, solamente de la cabeza de los cilindros y del aceite. Todo el resto de la ruta seguiría con frío, techos bajos y lluvia hasta llegar a Kearny, en cuyo aeropuerto aterrizó también bajo intenso chubasco. Después de repetir todos los quehaceres de cada escala, Berta y sus amigas del 46, Marcella y Sandy, al recoger los reportes meteorológicos y hacer su plan de vuelo recibieron la mala noticia de que tendrían que esperar para despegar debido al mal tiempo. Por fin pudieron hacerlo a las 11:50. Para Berta todo el vuelo, hasta la siguiente escala, fué una permanente pelea con los controles y con los mapas. Si ocupaba las manos en las cartas tratando de fijar su posición quedaba suelto el estabilizador; para sostener nivelado el avión tenía que dejar las cartas y entonces le asaltaban las dudas sobre si su trayectoria sería la correcta... Otro problema por falta de identificación con el avión lo constituyó la temperatura del motor; le habían reportado que trabajaba algo caliente, pero en cuanto elevaba la potencia la temperatura ascendía hasta 200°F y tenía que bajarla además de prestar permanente



Bertita a su llegada a Washington, punto final de la carrera.

atención a la temperatura del aceite.

Una decisión importante

Tras las maniobras rutinarias aterrizó en St. Joseph, Missouri, junto al río del mismo nombre y casi en el lugar en donde se unen los estados de Nebraska y Kansas con Missouri. Berta estaba agotada y decidió pernoctar en este lugar. Sin embargo, cuando le hizo saber su decisión a las amigas del 46, estas le informaron que ellas pensaban seguir hasta Mont Vernon, Illinois, aprovechando lo que quedaba de día para aproximarse lo máximo a la meta final. Berta pensó y con razón, que sus amigas eran dos y debían estar menos cansadas que ella porque se repartían el trabajo. Sin embargo, el entusiasmo de Marcella y la vitalidad contagiosa de sus 63 años le sirvieron de estímulo y la convencieron de lo práctico de seguir hasta Mont Vernon; decisión ésta que,



Bertita recibe un diploma por su participación en la carrera.

finalmente, le permitiría terminar la carrera.

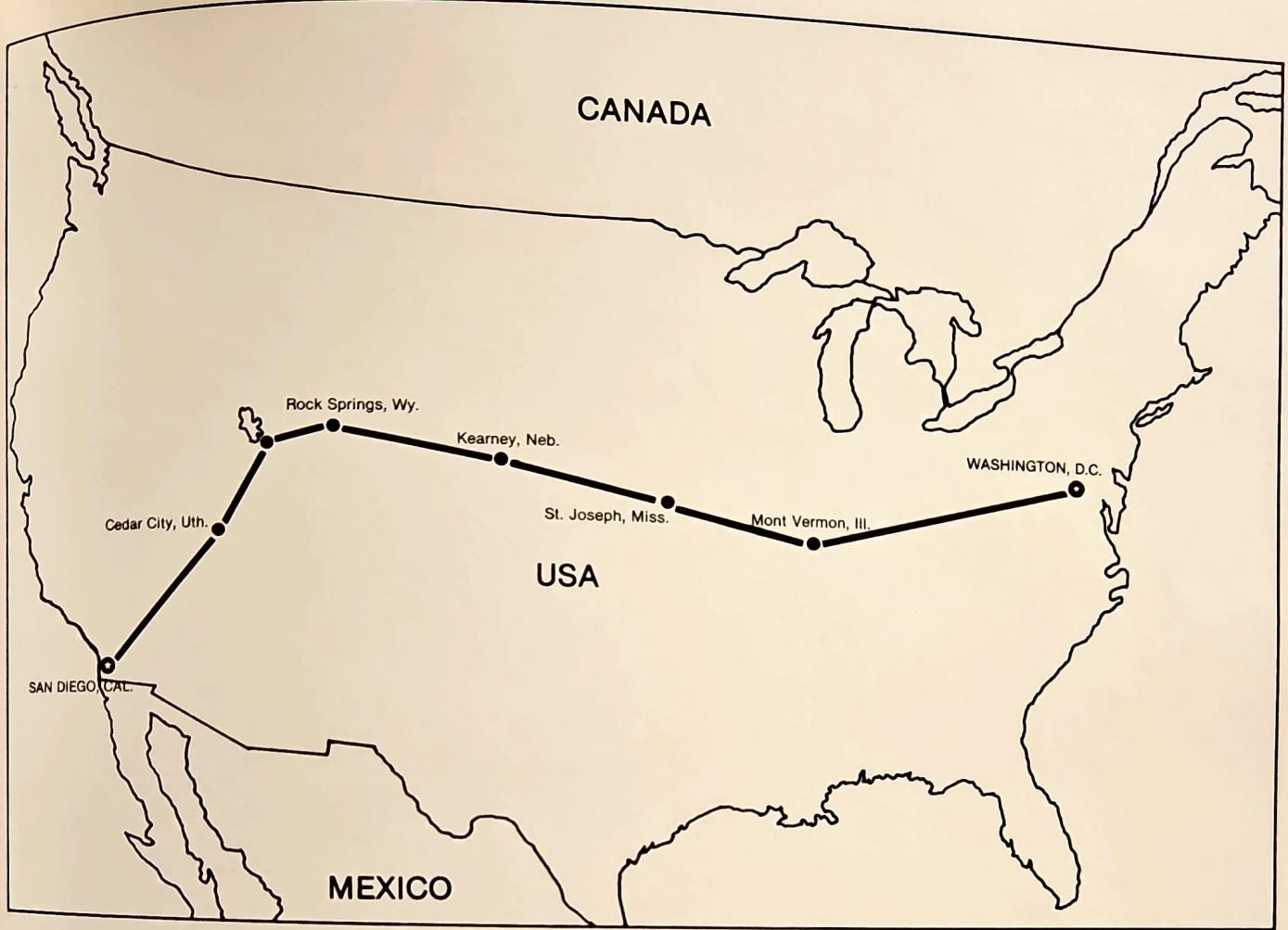
Pero aún la esperaban nuevos problemas. A Mont Vernon correspondía, precisamente, el tramo en el que había tenido que copiar las frecuencias VOR y la de dicha estación estaba mal. Cuando según sus cálculos de tiempo estaba cerca del aeropuerto, como no logró que entrara la frecuencia, cometió el error de seguir volando pensando que le sería fácil localizarlo a simple vista. El caso es que se pasó de largo y perdió contacto con la torre debido a que habían instalado un equipo de corto alcance especial para la carrera. Hizo un 180 y voló en zig-zag tratando de localizar Mont Vernon entre muchos pueblos, todos ellos iguales desde el aire y con regular visibilidad. Finalmente, entró en contacto con la torre y pidió la frecuencia VOR para dirigirse a la radial correcta que la llevó al aeropuerto en cuestión. Berta recordará que al finalizar esta etapa estaba destrozada, pues había volado casi 8 horas, la noche anterior había dormido solamente 4 y el brazo izquierdo le dolía mucho debido al esfuerzo para mantener los controles con una sola mano, pues la otra la necesitaba cada vez que tenía que consultar las cartas. A este cansancio le imputó el haber cometido la imprudencia de seguir volando sin pedir antes la frecuencia correcta de Mont Vernon. Todo ello le hizo perder

un tiempo precioso que, lógicamente, afectó en forma notoria su "handicap".

En Mont Vernon se encontraron numerosos aviones, pues muchas tripulaciones coincidieron en la conveniencia de cruzar los Montes Alleghenys en la mañana temprano en que hay menos viento y menos turbulencia.

A las 4:30 de la madrugada del día 6 de julio comenzó nuevamente la actividad. Los reportes meteorológicos indicaban vientos favorables en toda la ruta (45 nudos a 18,000 pies). Despegó a las 8:40 y como las montañas tenían un promedio de 5,000 pies de altura y el techo era bajo, Berta decidió volar sobre capa y niveló a 13,500 pies, manteniendo esa altitud y el rumbo correcto pese a que algunos cúmulos tenían cúspides hasta los 17 y 18,000 pies. En su plan de vuelo indicó la alternativa de aterrizar en Huntington, West Virginia, para cargar combustible. Sin embargo, dado su mejor tiempo de vuelo sobre el estimado, la distancia por volar, la respetable cantidad de combustible en sus tanques y, sobre todo, a que el tiempo empeoraba paulatinamente con tendencia a agravarse, consideró conveniente seguir el vuelo pues el descenso, aterrizaje, carga de combustible y nuevo despegue le hubiera significado perder, en el mejor de los casos, una hora por lo menos.

Cerca de Washington descendió entre un claro, no sin dificultad porque el tiempo estaba cerrado, para continuar bajo capa con poca visibilidad. Nuevas dificultades para volar en estas condiciones teniendo que controlar el avión y recurrir con frecuencia a las cartas. La mexicana echaría de menos una copiloto o, en su defecto, más equipo de navegación. Las pocas pilotos que volaron solas llevaban 2 VOR, ADF y Piloto Automático, como mínimo; otras incluían otro ADF, DME y Transponder. Finalmente entró en contacto con la torre Dulles y se preparó para aterrizar, no sin una última preocupación, pues tardaban en darle el patrón y el tiempo seguía empeorando,



cuando ya llevaba cuatro horas de vuelo estimando solamente 4 galones en los tanques. Pero, ya carreteando y camino a la plataforma Berta, emocionada, pudo gritar: ¡Lo hice!, ¡lo hice!

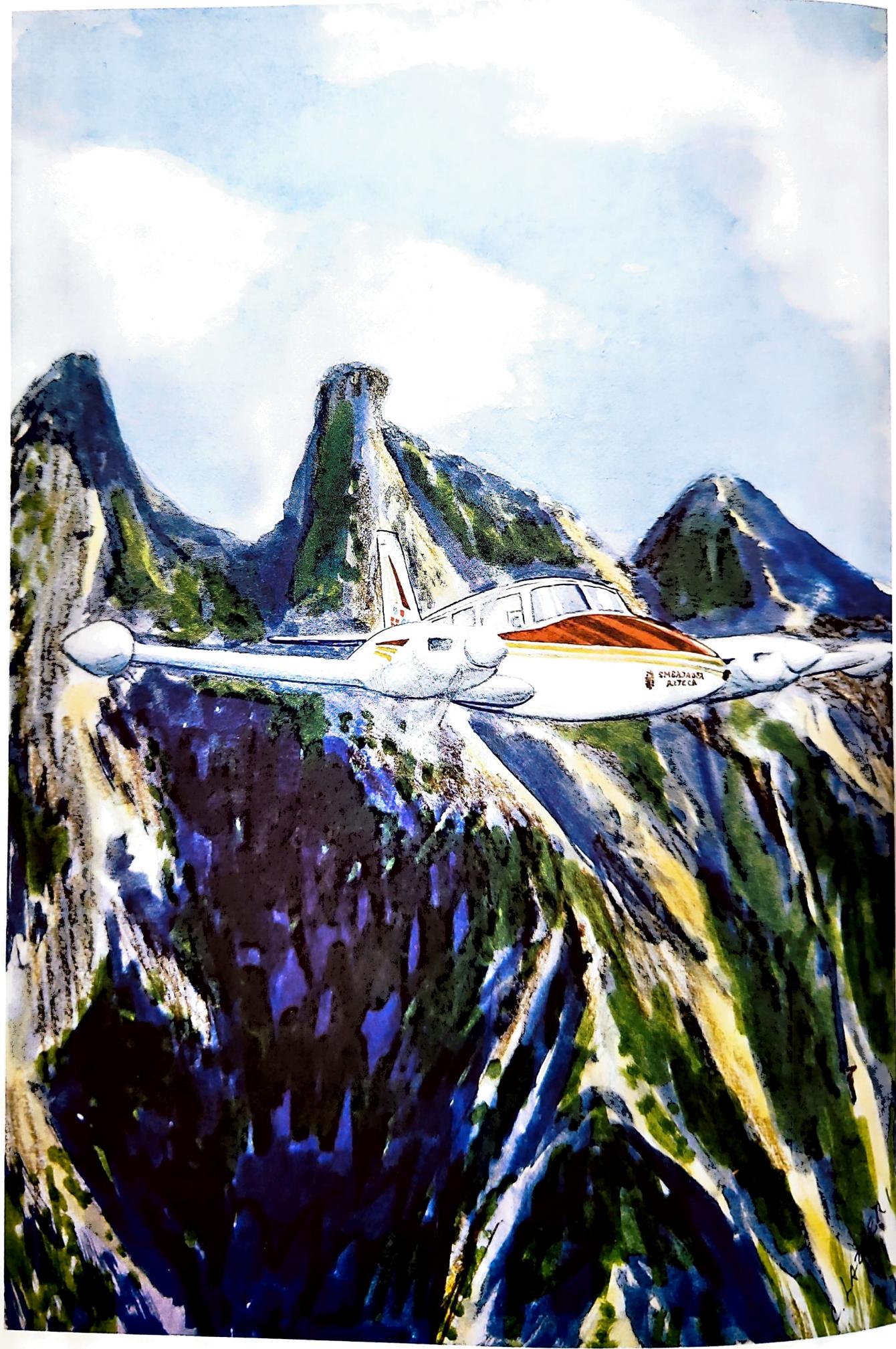
Esta vez la etapa, por ser la final de la carrera, tenía una recepción fuera de la rutina. Había fotógrafos, camarógrafos, reporteros, recepcionistas oficiales, regalos, recuerdos, etc., atenciones todas ellas que se hicieron más patentes con "la mexicana".

En Washington hubo reuniones oficiales, visitas a museos incluyendo el Smithsonian, recepción en la Casa Blanca a cargo de la esposa del presidente Nixon, visita a la embajada de México y, finalmente, la convención anual del club "The Ninety Nines" y la entrega de trofeos en un banquete presidido por el senador y piloto aviador Barry Goldwather Jr.

De entre 92 aviones participantes Berta ocupó el 56 lugar, sumamente meritorio por todo el cúmulo de dificultades y circunstancias adversas que tu-

vo que superar, además de las propias de la carrera que fueron las mismas para todas las participantes. La mexicana era la primera vez que competía en una carrera internacional, lo hacía en un país extraño, a bordo de un avión con el que no estaba identificada por ser la primera vez que lo volaba, lo tripulaba sola y con el equipo de navegación mínimo autorizado. En estas condiciones, terminar una carrera tan agotadora entre San Diego y Washington en tres días, era una verdadera hazaña como así lo reconocieron las directivas de la asociación organizadora y las demás competidoras, quienes tuvieron para ella palabras de elogio y admiración por su magnífica actuación en la carrera Powder Puff Derby de 1969.

Bertita —Como cariñosamente llamamos a la señora Berta Zerón de García—, había cumplido satisfactoriamente con su responsabilidad de representante de la aviación mexicana contribuyendo a dar prestigio a nuestras alas .



DOS REGIOMONTANOS DAN LA VUELTA AL MUNDO

Después de varios meses de preparación y años de planeación, el día 21 de septiembre de 1971, a las tres de la tarde, despegó del aeródromo de Aero-centro en Monterrey el avión Piper Twin Comanche XB-BUO "Embajador Azteca" con el capitán Patricio Milmo al mando y el doctor Jesús Delgado de copiloto. Destino: la vuelta al mundo.

Los preparativos

Antes de iniciar este interesante y retador viaje los pilotos regiomontanos tuvieron que realizar un sin fin de trabajos, unos de tipo técnico y otros de carácter administrativo.

El avión fué necesario instalarle tanques adicionales de combustible con lo que el peso máximo se excedió en más de mil libras. Esto significaba que despegando con la carga máxima de 266 galones de combustible el avión no podría aterrizar hasta consumir unos 200 galones, que equivalían a casi 12 horas de vuelo. Cualquier emergencia o falla del motor sería catastrófica y una turbulencia menos que severa sometería al avión a sus límites de in-

tegridad estructural. Un aterrizaje forzoso con esa cantidad de gasolina, un acuatizaje o un incendio, serían fatalmente trágicos.

Los viajeros necesitaron visas para todos los países a visitar además de vacuna para la fiebre amarilla, cólera, tifoidea y viruela. También tuvieron que obtener permisos para volar a Grecia, Turquía, Irán, Pakistán, India, Nepal, Birmania, Tailandia, Filipinas y Fidji. .

Llevaban seguro del avión con daños a terceros y tarjetas de créditos Shell y Esso para combustible.

Como equipo adicional llevaban radio direccional portátil, un radio "be-acom", un extinguidor, una lámpara relámpago intermitente, dos chalecos salvavidas, una bolsa inflable con raciones de emergencia, dos máscaras de oxígeno, un "flashlight" grande y otro chico, dos micrófonos, dos audífonos, dos termos de a litro, dos pequeñas almohadas, un estuche de herramienta, una gamuza, un embudo para gasolina y otro para aceite, una cuerda de nylon y efectos personales.

En cuanto a material de navegación llevaban mapas GNC de la ruta, mapas



Patricio Milmo en su oficina de Aerocentro.

ONC para vuelo visual únicamente de puntos de destino, mapas de posición de rutas oceánicas, mapas Consolan, cartas de aerovías para vuelos por instrumentos y aéreas de los principales aeropuertos de la ruta, diversos artefactos y dos computadores.

En vuelo

El día 21 el "Embajador Azteca" llegó a San Antonio. En la ruta dejó de fun-

cionar el segundo ADF y el piloto automático.

El día 22 volaron a Mineral Wells, Texas, para que en la fábrica Mitchel arreglaran el piloto automático.

El jueves 23 volaron a Wichita para reparar el segundo ADF. El 24, ya en vuelo, el indicador de presión de manifold del motor izquierdo dejó de funcionar por lo que regresaron a esa ciudad para corregir la falla.

El día 25 el avión quedó listo y el reporte meteorológico fué aceptable para volar hasta Quebec en Canadá, a donde llegaron después de 9 horas de vuelo. Fué la primera vez que el XB-BUO voló durante tanto tiempo sin aterrizar.

El día 26 salieron de Quebec con buen tiempo inicial y muy malo al final de la ruta y al llegar a Gander, Terranova.

Pasaron en Gander todo el día 27 estudiando el cruce del Atlántico Norte hasta Shannon, Irlanda. Sería la primera vez que el avión despegaría con todo su peso máximo.

A las 2 de la madrugada del día 28 estaban en el aeropuerto los dos mexicanos listos para proseguir el viaje. Con lámparas de mano inspeccionaron el avión. Carretearon pesadamente por la carga del combustible y con viento glacial de frente despegaron. Dos horas después estaban a 9,000 pies de altura. Checaron los barcos "Charlie" y "Juliet" y al cruzar un frente se cargaron peligrosamente de hielo. Por fin llegaron a Shannon y aterrizaron con radar.

Estupendo vuelo de casi 10 horas en el que sólo hubo que reportar la falla del piloto automático y de un ADF.

Al día siguiente, 29 de septiembre, salieron de Shannon con destino a Gatwick, uno de los cuatro aeropuertos londinenses.

El día 1 de octubre dejaron la capital británica para volar hacia Lisboa, Portugal.

El domingo día 3 salieron hacia Sevilla, España. Por carretera visitaron Málaga y Torremolinos.

El día 6 de octubre dejaron la capital



272 Patricio ya había viajado por Sudamérica en un Bonanza.



Patricio Milmo y el Twin Comanche en Gander, antes de iniciar el cruce del Atlántico.

andaluza para volar a Suiza, en cuya ciudad de Ginebra había un taller autorizado Piper en donde proyectaban solucionar algunos problemas.

El sábado 9 despegaron de Ginebra con plan de vuelo por instrumentos hacia Atenas. Como el piloto automático volvió a fallar, de nuevo regresaron al taller y tuvieron que esperar hasta el lunes para que lo volvieran a revisar. El avión no quedó listo en el tiempo prometido y, además, los mecánicos encontraron una grieta en el turbo del motor izquierdo por lo que fue necesario cambiarlo.

Por fin, el día 14, Patricio probó el avión en vuelo y lo encontró todo funcionando correctamente. El día 15 salieron de Ginebra. En toda la ruta por el Mediterráneo tuvieron muchos problemas debido a las alturas y cambios de rumbos impuestos por los controladores. Aterrizaron en Atenas después de 7:10 horas de vuelo con mal tiempo. El miércoles 22 dejaron la ciudad helénica rumbo a la cercana Estambul

(antigua Constantinopla) en la Turquía Europea.

El sábado 23 salieron de Estambul hacia Teherán, capital de Irán (Persia). Fué un vuelo nocturno impresionante por el mal tiempo y la zona de elevadas montañas que tuvieron que atravesar; hicieron frente a fuertes turbulencias, en medio de una tempestad de agua y relámpagos y por fin llegaron a Teherán después de consumir casi todo el oxígeno.

Milmo y Delgado se levantaron temprano, como siempre, y después de solucionar infinidad de trámites, también como siempre, salieron mucho más tarde de lo previsto, como les ocurrió durante casi todas las etapas del vuelo.

Era el 26 de octubre y se fueron con rumbo a Karachi, Pakistán. Después de casi siete horas de vuelo sobre el desierto llegaron a su destino.

El día 27 volaron de Karachi hacia Nueva Delhi, India, donde tuvieron problemas con el papeleo debido a que



Los mexicanos pasan inspección en Teherán.

por el cambio de fechas del plan original llegaron con el permiso de entrada vencido.

El día 30, después de las clásicas tres horas en trámites, despegaron para volar a Katmandú, capital de Nepal, ubicada en pleno Himalaya, cerca del Everest, la montaña de mayor altura en el mundo.

Los mexicanos recorrieron algunos lugares de interés de ese extraño país colocado en "el techo del mundo" en donde conocieron a Sergio Fernández miembro del equipo argentino de alpinismo que intentaría escalar el Everest.

El día 2 de noviembre dejaron Katmandú para descender hasta la costa, en Calcuta. En vuelo fotografiaron el cercano Everest.

El día 3 salieron de Calcuta entre los rumores de una guerra entre India y Pakistán. Aterrizaron en Rangún, Birmania, donde recibieron pésimas atenciones, los entretuvieron durante varias horas y les cobraron carísimamente.

El día 4 también perdieron mucho tiempo en trámites para la salida y para colmo tuvieron una rueda desinflada. La hincharon y a los cinco minutos había perdido cinco libras de presión. Como no había manera de arreglarla en Rangún, Patricio decidió hincharla al máximo, despegar de inmediato y ya en el aire esperar a que perdiera menos aire al no tener que soportar el peso del avión, para llegar con suficiente pre-

sión y hacer un aterrizaje confiable. Como no tenían seguridad del estado de la rueda, Patricio tomó tierra con todas las precauciones del caso: suavemente, cargando el avión sobre la rueda sana y buscando una salida rápida para no quedarse obstruyendo la pista en caso de que algo fallara. La rueda tenía tan poco aire que al llegar a la plataforma de estacionamiento estaba totalmente desinchada. Casi un día les llevó conseguir una cámara nueva y reparar la otra.

El domingo día 7 llegaron al aeropuerto a las 6 de la mañana pero no salieron sino hasta las 11 en que lograron despegar, después de pasar infinidad de tediosos e inútiles trámites por los que tuvieron que pagar 58 dólares.

Cinco horas después estaban en Singapur, donde fueron recibidos y atendidos amablemente por los miembros del aeroclub.

El miércoles 10 salieron hacia Manila, Filipinas. Después de 6 horas sobre capa no lograban entrar en contacto con Manila. El sol se puso exactamente a la espalda de los pilotos y eso les extrañó ya que llevaban rumbo 55 magnético, pero pensaron que por ser invierno el sol se ponía un poco más hacia el Sur.

Perdidos en el mar

Preocupados al no entrar en contacto con Manila y sí recibir claramente una señal de Vietnam con identificación P.T., que debería estar a más de 300 millas a la izquierda de la posición del avión, pensaron que habían perdido el rumbo a pesar de haber corregido la deriva de acuerdo con el plan de vuelo. Ante la incierta situación Patricio cambió de rumbo hacia la derecha, de 55 grados a 90. Volaron así durante media hora y por fin captaron Manila, confirmado que el rumbo inicial era el adecuado y que la corrección los hubiera llevado al mar infinito. Aterrizaron en Manila tras un vuelo de 8 horas y 45 minutos que se les hizo eterno.



Impresionante vista del Himalaya desde el avión.

Después del susto los dos mexicanos consideraron que era recomendable celebrar el resultado feliz con una opípara cena regada de buen vino.

Para mayor ambiente una orquesta de violines, entre otras composiciones, interpretó "Estrellita" de Manuel M. Ponce.

En Manila sufrieron los efectos de una huelga de controladores de tráfico aéreo, despachadores y demás. El miércoles 16, después de un sin fin de molestias, salieron de Filipinas sin plan de vuelo y sin información meteorológica, pero eso sí, pagando 84 dólares por servicios.

Les esperaba un vuelo de 1,800 millas hasta Darwin, en Australia, el más largo hasta entonces por lo que llevaban 230 galones de combustible. Aterrizaron en Darwin después de casi 12 horas de vuelo. El día 18 volaron de Darwin a Cairns, el 19 de allí a Brisbane y el 21 de Brisbane a Sydney. En este último tra-

mo una válvula no transfería gasolina y no pudieron usar un tanque. Arreglaron el desperfecto en Sydney.

El día 24 salieron de la bella ciudad australiana con destino a Nandi, en las Fidji. A las cuatro horas de vuelo se aproximaron a un frente de tormentas, donde según reporte, había granizo. Encotraron lluvia fuerte que después se convirtió en un verdadero diluvio. Tuvieron que desconectar el piloto automático por la turbulencia. Durante 20 minutos volaban en una tromba y por el parabrisas circulaba un torrente de agua. Completamente desacelerados subieron 2,000 pies por minuto y el agua se transformaba en hielo instantáneamente. De súbito bajaron y el hielo del parabrisas se quebró con el torrente de agua. Los dos motores iban fallando probablemente por la cantidad de agua que entraba por las tomas de aire.

Como no llevaban radar, los pilotos mexicanos temían estar en un callejón



El "Embajador Azteca" en Honolulú, Hawaii.

sin salida. No podían seguir en estas condiciones por más tiempo pero tampoco se atrevían a regresar. De repente salieron del frente y se encontraron con buen tiempo y un cielo sembrado de estrellas.

El radio HF, único medio de comunicación con la Humanidad en esas latitudes, no funcionaba. Afortunadamente se trataba solamente de un fusible que se pudo sustituir.

Finalmente llegaron a Nandi y el día 26 volaron a Suva, capital de las Islas Fidji. Ese mismo día fueron de Suva a Pago a Pago. Habían pasado la línea del tiempo y el calendario regresó un día.

Impresionantes saltos

El día 28 Patricio Milmo y Jesús Delgado, dos mexicanos llenos de espíritu inquieto y aventurero, hicieron frente al mayor reto que se les interpondría en este hermoso viaje en que el "Embajador Azteca" iba luciendo su multicolor plumaje por mundos diversos: tendrían que volar sobre el mar durante 16 horas sin ninguna referencia. El tramo de Pago Pago a Honolulú es de 4,500 kilómetros que habrían de superar en el pequeño y frágil Twin Comanche.

Patricio tuvo que hacer prodigios para ahorrar combustible. Cuando salieron de Pago Pago estaba aún cerrado el restaurante y no llevaban comida ni siquiera café por lo que sólo pudieron comer galletas y tomar agua. Tampoco

debían usar la calefacción para no consumir gasolina. A las diez horas del despegue se hizo de noche y empezaron las marcaciones erráticas de los ADF. Entraron a zona de lluvia.

Pasaron las 14 horas de vuelo y no lograban contacto con Honolulú. Patricio redujo la potencia a 22 pulgadas y 2,200 revoluciones. Durante todo el vuelo habían ido corrigiendo la deriva de 4 grados a la derecha por los vientos pronosticados. En esas distancias un leve error de navegación podía significar no encontrar nunca la meta. Por fin, establecieron contacto con Honolulú aunque con mucha estática. El avión de rescate salió en su búsqueda porque habían vencido el tiempo de llegada. A las 15 horas y 45 minutos de vuelo triangularon su posición entre el VOR de Hawaii y el de Honolulú.

Honolulú los captó con radar a 100 millas. Entonces encendieron las luces de aterrizaje del avión para que los localizara el avión de rescate más fácilmente. Después de 16 horas y media de vuelo divisaron Honolulú con combustible de sobra, pero de todas formas los escoltó el avión de rescate.

El jueves 2 de diciembre volaron de Honolulú a Hilo y al día siguiente, nuevamente con 266 galones de combustible, saldrían hacia San Francisco en el Continente Americano. Por cuatro veces se fundieron los fusibles del HF por lo que las siguientes comunicaciones las tuvieron que hacer en VHF a través del barco "November" y los aviones de línea que se prestaron a servir de puente. Amaneció cuatro horas antes de llegar a San Francisco. La arribada a la ciudad del Golden Gate la hicieron después de las 16:20 horas de vuelo tranquilo.

El día 5, muy temprano, salieron del Aeropuerto Internacional de San Francisco con rumbo a la Ciudad de Monterrey. El reporte de tiempo pronosticó buenas condiciones al principio de la ruta y después nevadas y chubascos.

Sobre Douglas, Arizona, empezó el mal tiempo. Con temperatura exterior

de -20 grados cada vez que entraban en las cúspides se les formaba hielo. Ascendieron hasta 18,000 pies usando el oxígeno. A medida que perdían peso trepaban más alto gracias al magnífico funcionamiento de los turbos. Llegaron hasta 20,000 pies.

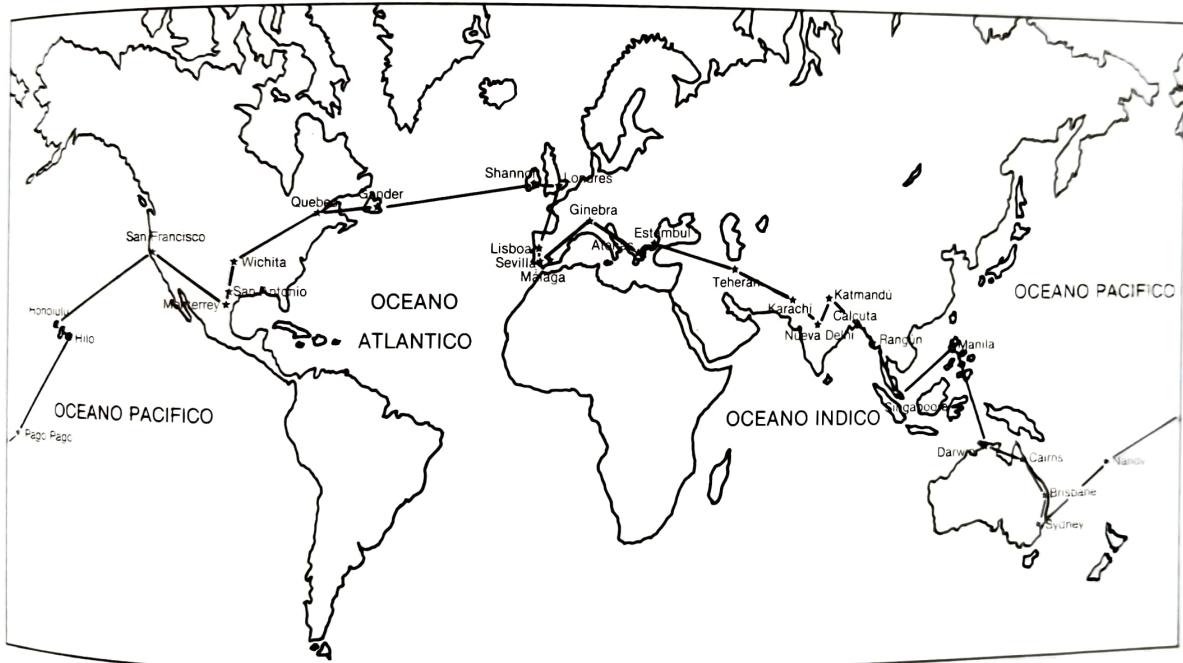
En condiciones de instrumentos llegaron a Monterrey tras casi 9 horas de vuelo.

Aterrizaron en el Aeropuerto International Mariano Escobedo para cumplimentar los trámites de vuelo internacional y de allí se trasladaron casi de

noche y con lluvia hasta Aerocentro en donde familiares y amigos los recibieron efusivamente.

El "Embajador Azteca" respondió plenamente al reto que le impusieron los dos pilotos regiomontanos, quienes después de 75 días y de más de 200 horas de vuelo en toda clase de condiciones meteorológicas, sobre océanos, montañas y desiertos, regresaban plenamente satisfechos al hogar.

Un capítulo más de la historia de la aviación mexicana había terminado con un final feliz.





VUELO PRESIDENCIAL

El día 29 de marzo de 1973, a las 10:00 horas, despegó del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México el avión DC-8 de Aeronaves de México, "Puebla", llevando a bordo al presidente Luis Echeverría Alvarez quien iniciaba una gira de trabajo que daría la vuelta al mundo.

Por primera vez un avión con matrícula mexicana, XA-SIA, aterrizaría en los aeropuertos de Moscú, Irkutsk, Pekín y Shanghai. Por primera vez un vuelo presidencial mexicano daba la vuelta al mundo.

Los viajes presidenciales

Los vuelos presidenciales a nivel internacional se inician con el que el día 21 de julio de 1956 realizó el presidente don Adolfo Ruiz Cortines a Panamá donde se celebró una reunión de presidentes de América. El avión empleado fué un Convair 340 de Aeronaves de México tripulado por los pilotos Guillermo Preiser y Blas Yannelli.

El día 9 de octubre de 1959 el licenciado Adolfo López Mateos visitó Estados Unidos y Canadá y el vuelo de ida

entre México y Washington lo hizo en un Britannia de Aeronaves de México al mando de los capitanes Abrahán Carrasco Juárez y Luis Ramos Pérez. Los viajes locales en USA y Canadá estuvieron a cargo de aviones oficiales. El regreso desde Austin, Texas, fue de nuevo en el Britannia.

El día 16 de enero de 1960, de nuevo el presidente Adolfo López Mateos iniciaba una gira por Sudamérica a bordo de un Britannia de Aeronaves de México con los capitanes Abrahan Carrasco Juárez y Hugo de Hoyos al mando. El vuelo de ida fue México-Caracas, donde se empleó un DC-6B rentado a Pan American, con tripulación de esa aerolínea, en el que se visitaron Brasil, Argentina, Chile y Perú. El regreso de Lima a México se hizo nuevamente a bordo del Britannia mexicano.

El licenciado Adolfo López Mateos el día 24 de marzo de 1963, a bordo del DC-8 "Tenochtitlan" de Aeronaves de México, comenzó un vuelo que lo llevaría a París donde el Estado Mayor Presidencial había rentado un Caravelle a Air France para viajar a Belgrado, Varsovia, Amsterdam, Bruselas y 279



El presidente Adolfo López Mateos con directivos, pilotos y empleados de Aeronaves de México en su viaje a Europa.

Frankfurt, para de nuevo en el "Tenochtitlan" regresar a México. Las tripulaciones las integraron los capitanes Antonio Gómez Castresana, Francisco Lavat Bayona, José Luis Frías González Moreno, Armando Trejo de la Hoz, Rubén Ocaña Rubio, Fausto Lachica Servín y Allan Burke Rodríguez.

Los sobrecargos fueron Arturo González García, Carlota Téllez Girón, Luz María Bolaños, Rosa Garza Amador y Javier Velázquez Olarte.

Durante los días 10 al 22 de enero de 1966 el presidente Gustavo Díaz Ordaz efectuó una gira de trabajo por todos los países centroamericanos empleando en el viaje un DC-6 de la Fuerza Aérea Mexicana y al regreso, desde Panamá hasta la Ciudad de México, el DC-8 "Tenochtitlan" de Aeronaves de México.

El día 10 de abril de 1967 el presidente Gustavo Díaz Ordaz asistió a la junta de presidentes de América que se celebró en Punta del Este, Uruguay, empleando para el viaje el DC-8 "Puebla" de Aeronaves de México que debió hacer una escala técnica en Lima, tanto a la ida como el regreso. La tripulación la formaron los capitanes José Luis Ramírez, Abrahán Carrasco, Roberto Salinas e Ignacio Vera. Los sobrecargos de dicho vuelo fueron Emma de la Portilla, Amalia Zarco, Irma Aguilera, Pedro Islas y Hernán Buenfil.

El día 7 de marzo de 1972 el presidente Luis Echeverría Alvarez realizó un viaje oficial a Japón empleando el avión DC-8 "Puebla" de Aeronaves de México que, tanto a la ida como al regreso, debió hacer escalas técnicas en La Paz, Honolulú y Wake. En esta oportunidad viajaron dos tripulaciones completas, integrada una por los capitanes Miguel Mateos Rico, Patricio Téllez Girón, Agustín Díaz de León y Allan Burke y la otra por los capitanes Víctor M. Guerra Mayaudón, Angel García Lascurain, Benjamín Mejía Guízar y Gilberto del Moral Machorro. Los sobrecargos fueron Mario González Ordóñez, Esther Lina Godínez, María Eugenia Martínez, Javier Velázquez Olarte, Amalia Zarco, Jaime Niebla y Gloria Pérez Torres.

El día 16 de abril también de 1972 y a bordo del mismo avión, el DC-8 "Puebla", el propio presidente Luis Echeverría visitó Perú y Chile en forma oficial. Los pilotos de la aeronave fueron los capitanes Víctor M. Guerra Mayaudón, Mauro Gomezperalta Dammirón, Carlos F. Godina, Manuel Tirado Campini y Gilberto del Moral Machorro.

El día 14 de junio del mismo año, 1972, nuevamente el presidente Luis Echeverría salió en gira oficial al extranjero, esta vez a Washington, empleando el avión DC-8 "Jalisco" de Aeronaves al mando del capitán Blas Yannelli Francolino.

Los preparativos

Un vuelo presidencial tiene todos los ingredientes de orden técnico y operacional de cualquier vuelo regular de pasajeros, más una serie de factores adicionales que le dan un carácter muy peculiar. Por ejemplo, el riguroso cumplimiento con los horarios es mucho más severo en estos casos, las condiciones del protocolo afectan bastante a las tripulaciones, la seguridad cobra en estos vuelos un mayor relieve aún y, por tanto, deben incrementarse todos los pro-

cedimientos relativos a la misma.

Para cada vuelo presidencial la gerencia de Operaciones de Aeronaves de México, a cargo del señor Enrique Sainz, elaboraba un manual donde se tenían previstas todas las recomendaciones para todos los casos, incluso los más difíciles de prever. Desde información sobre aerovías, hasta el comportamiento de las tripulaciones en tierra; desde la reglamentación aeronáutica de cada país, hasta la recomendación de no fumar ni masticar chile, desde todas las explicaciones referentes a los sistemas y redes de comunicaciones, hasta de que el encargado del comisariato tendrá que estar presente en la elaboración de los alimentos y no se separaría de ellos hasta que estos estén a bordo. Desde las conversiones de pies a metros, de millas náuticas a kilómetros, de pulgadas a milímetros y milibares, de libras a kilogramos y a la inversa, ya que las operaciones aéreas en Occidente se hacen en pies, libras y millas, mientras que en Rusia únicamente se emplea el sistema métrico decimal.

El manual incluía, lógicamente, el proyecto de plan de vuelo para cada tramo de ruta, descripción de cada aeropuerto con su información técnica correspondiente, nombres de personas y contactos en cualquier ciudad para cualquier tipo de problemas y una serie de recomendaciones para casos de necesidad y emergencia.

Las diferencias entre un vuelo de itinerario y un vuelo presidencial son bastantes, incluyendo la participación que en éste tiene el Estado Mayor Presidencial.

El avión.

El DC-8 "Puebla" matrícula XA-SIA fué entregado a Aeronaves de México el día 2 de octubre de 1966 junto con su gemelo el "Jalisco" en una ceremonia efectuada en Long Beach, California. Con motivo de este acontecimiento el ingeniero Jorge Pérez y Bourás, director general de Aeronaves, invitó a la



El DC-8 bautizado "Puebla" es un avión muy viajero.

fábrica Douglas al señor Aarón Merino Fernández, gobernador de Puebla, quien fué atendido por el señor Donald W. Douglas, presidente de la firma Douglas, y presidió la ceremonia de bautismo.

La primera tripulación del "Puebla" en el viaje desde Long Beach a México estuvo integrada por los capitanes Francisco Lavat, Blas Yannelli Francolino y Antonio Reza. Los sobrecargos fueron Javier Velázquez Olarte, Hernán Buenfil, Predo Islas, Alma Rosete, Jorge Maldonado, Esmeralda Arreola y Arturo González.

El "Puebla" es un Douglas DC-8-51C con cuatro motores Pratt & Whitney JT3D con capacidad para 153 pasajeros entre clase turista y primera. Para los vuelos presidenciales de larga duración se hacían modificaciones interiores para dejar un salón únicamente para uso del presidente, así como la instalación de guardarropa y sala de descanso. Para el viaje alrededor del mundo la capacidad era de solamente 88 pasajeros.

Las características esenciales de este avión son las siguientes:

Longitud: 45.90 mts.

Envergadura: 43.40 mts.

Altura: 12.90 mts.

Peso máximo: 147.4 tns.

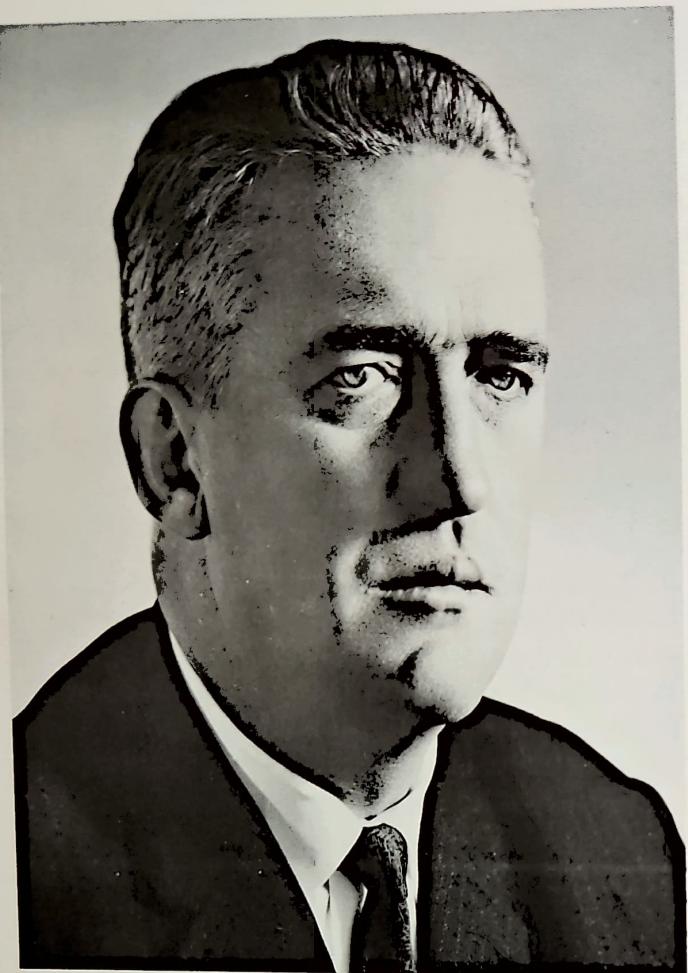
Autonomía: 6241 mts.

Altitud de vuelo: 10,000 mts.

Velocidad de crucero: 900 kph.

Planta motriz: 4 turborreactores P&W de 8,200 kg.

El DC-8 "Puebla" de Aeronaves de 281



Ing. Raymundo Cano Pereira, director general de Aeroméxico y coordinador del vuelo alrededor del mundo que se llevó a cabo con una impresionante precisión.



Méjico ha sido un avión que ha visitado muchísimos países en parte por sus vuelos de ruta y fletamento con la aerolínea (USA, Canadá, España, Francia, Alemania Federal, Portugal, Panamá y Venezuela) como por los viajes presidenciales que ha realizado (Perú, Chile, Uruguay, Gran Bretaña, Bélgica, URSS, China, Japón).

Tripulación.

El ingeniero Raymundo Cano Pereira, director general de Aeronaves de México viajó en calidad de coordinador general del vuelo.

La tripulación técnica la integraron los pilotos Pedro Cota Miranda, Sergio Ortiz Gutiérrez, Sergio Mújica García, Angel García Lascurain Zubieta, Teodoro H. Brunner Riemann, César I. Mendiburo Sánchez, Gilberto del Moral Machorro y Guillermo Olvera Esquivel.

Los sobrecargos fueron Arturo Reyes Gutiérrez, Esther Lina Godines, Martha Martínez Fresan, Idolina Tovar Garnica, Pilar Cuevas Beltrán y como responsable general del servicio viajaba Xavier Velázquez Olarte.

El personal técnico iba al mando de Raúl Sifuentes Sánchez y el de operaciones de Raymundo Villegas Baca. Como médico viajaba el doctor Juan Pérez Casas.

La vuelta al mundo en 50 horas.

A las 10:00 horas del día 29 de marzo de 1973 el avión DC-8 "Puebla" despegaba de la pista 5D del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Méjico con destino a Ottawa, primera escala de un periplo que circunvalaría al mundo y en el que se emplearían un total de 50 horas efectivas de vuelo.

Las etapas en Canadá, Gran Bretaña (Manchester y Londres), así como las de Bruselas y París, no ofrecieron mayor atractivo desde el punto de vista aeronáutico, ya que nuestras tripulaciones y aviones realizaban vuelos semejantes desde hacía muchos años. Sin



El "Puebla" en Moscú.

embargo, en París comenzaba una etapa del viaje que, aeronáuticamente hablando, iba a resultar sumamente interesante por las siguientes circunstancias: nungún avión o tripulación mexicana había volado por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, ni por la República Popular China y menos aún cruzado las inmensas extensiones desérticas y heladas de Siberia y el Asia Central. Tanto la URSS como China tienen sistemas de navegación y control de tráfico aéreo muy distintos a los de Occidente, su red de radioayudas es igualmente diferente e, incluso, inferior en cantidad y calidad para la aviación civil. Todo lo relacionado con el transporte aéreo civil se maneja, desde muchos puntos de vista, con carácter militar, incluyendo aspectos operacionales. Muchos de los sistemas de radioayudas, incluyendo los ILS, emplean frecuencias de onda distintas a las occidentales y los sistemas de a bordo no captan las señales.

Pero la mayor dificultad para volar sobre el espacio aéreo ruso y chino estaba en el hecho de que los pilotos mexicanos apenas dos horas hantes de su despegue en París conocerían las car-

tas, bastante rudimentarias y tendrían su primer contacto con el navegante soviético (un piloto de Aeroflot) que los acompañaría en la cabina durante todo el vuelo sobre el espacio aéreo ruso y él sería el único que estaría en contacto con tierra y traduciría al inglés las instrucciones a la tripulación mexicana. Todo el vuelo se haría por este sistema mediante control de radar terrestre de tal forma que, prácticamente, los pilotos se guiarían por las instrucciones de tierra. En estas condiciones los descensos, aproximaciones y aterrizajes, empleando solamente un ADF, serían casi "a la antigüita".

Rusia, Siberia y China.

En estas condiciones tan poco cómodas el "Puebla" salió de París hacia Moscú teniendo como alterno el aeropuerto de Kiev. A pesar de ciertas dificultades de interpretación y la tensión lógica en la tripulación por las circunstancias del vuelo, la llegada a Moscú resultó sin novedad y allí se auxiliaron de uno de los dos únicos VOR que había en servicio. El otro estaba en Leningrado. El avión presidencial fué enviado a Vnukovo, 283



El "Puebla" sirve de fondo al encuentro entre el presidente Luis Echeverría y el premier Chou en Lai en Pekín.

aeropuerto para tráfico nacional únicamente, pero que posee la terminal para atender vuelos especiales y de jefes de Estado.

El vuelo entre Moscú e Irkutsk, independientemente de que aún a la distancia no podemos comprender el objeto de dicha escala, significaba más de cinco horas de vuelo sobre Siberia sin radioayudas y confiados solamente a las instrucciones de tierra desde donde los controladores de radar irían informando del desarrollo del vuelo y al par dando instrucciones.

El descenso en Irkutsk, capital de la República Federativa del mismo nombre en Siberia, ha sido al aterrizaje

más difícil realizado por la tripulación mexicana en toda su vida y eso que estaba integrada por pilotos con muchos años de experiencia y horas de vuelo. Había condiciones de mal tiempo con lluvia intensa, en un aeropuerto desconocido, pendientes de instrucciones en un idioma desconocido, con indicaciones en metros que aunque les sean a los pilotos familiares en tierra no lo eran en la cabina y además apoyados en un sistema tan primario como un solo ADF entre montañas. Resultó una operación difícil y una experiencia que no querrían repetir.

Al salir de Irkutsk subieron al avión el piloto de Aeroflot que acompañaba a la tripulación mexicana y el piloto chino de la CAA que desempeñaría el mismo papel volando sobre territorio chino. Al pasar el avión sobre la frontera el chino sustituyó al ruso en la cabina de mando y la situación fue la misma: el chino se comunicaba a tierra y recibía las instrucciones que pasaba en inglés (un muy mal inglés por cierto) a la tripulación mexicana que actuaba en consecuencia. Si algo no se había entendido a satisfacción, la tripulación se hablaba en español y se comunicaba en inglés con el chino que nuevamente establecía contacto con tierra. Angel García Lascurain era el piloto mexicano encargado de dirigirse en inglés tanto al ruso como al chino.

En Pekín mejoraron las cosas, lo mismo desde el punto de vista ambiental que del aeronáutico. Había buen tiempo y buen clima en comparación con el descomunal frío de Siberia, la recepción fue impresionante de afecto y calor y los aeropuertos chinos, como ellos aún no producen sus propios equipos, poseen elementos occidentales que sí pudieron ser aprovechados por la tripulación del "Puebla".

El vuelo entre Pekín y Shanghai también mejoró gracias a que se pudieron usar algunas radioayudas en ruta.

La presencia del presidente Echeverría en China tuvo una importancia considerable pues era el primer

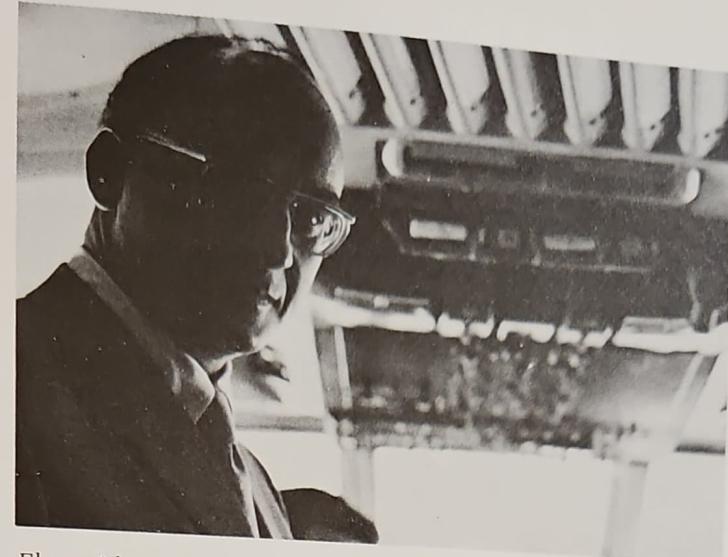


284 Los escolares de Pekín en la recepción en el aeropuerto.

jefe de estado que visitaba aquella República después del "contacto" establecido hacía muy poco tiempo por el presidente norteamericano Richard Nixon. Tanto Mao Tse Tsun, como Chou en Lai y demás jerarcas de la República y del Partido Comunista Chino, tuvieron un trato sumamente deferente para con el Presidente Echeverría y miembros de la comitiva. A nivel popular esta deferencia también tuvo múltiples manifestaciones y los mexicanos fueron extraordinariamente bien recibidos y atendidos en todas partes.

Los pilotos mexicanos fueron objeto de una atención muy especial, tanto en Rusia como en China y se dieron cuenta que los pilotos de ambos países reciben también un trato preferente, incluso, sobre funcionarios de cierta importancia. A través de ese trato externo parece que los pilotos fueran una clase muy especial y, realmente es pues son los únicos ciudadanos de esos países que se pueden salir... hasta con avión.

En Shanghai terminaba el viaje oficial y las escalas en Wake y Honolulú tendrían únicamente carácter técnico para abastecerse de combustible, así que comenzaron las prisas para regresar a casa. Pero se presentó un ligero problema no previsto por nadie: el avión pesaba más de lo autorizado para el despegue. Detectado el motivo fué necesario mandar a México a través de CAA y Japan Airlines a unos 40 pasajeros de la segunda escala de la comitiva. Como tampoco quedaban las cifras de acuerdo al manual, el ingeniero Raymundo Cano, director general de Aeronaives de México y un magnífico técnico, se puso en contacto telefónico con los ingenieros de la Douglas en Long Beach y solucionó el problema del exceso de peso al despegue con la instalación de unos pernos en determinados puntos de las piernas del tren de aterrizaje que garantizaron la seguridad. Así fué posible salir de Shanghai sin sacrificar más pasajeros, combustible (que no era posible) ni los regalos o compras acumulados durante el viaje.



El presidente Echeverría en la cabina del DC-8.

A casa

El vuelo de regreso a través del Océano Pacífico se hizo en la forma habitual de la época, aprovechando las radioayudas y apoyándose en la navegación astronómica por lo cual formaban parte de la tripulación dos navegantes que tenían experiencia desde su formación en Aerovías Guest.



Cap. P.A. Angel García Lascurain, piloto e intérprete en el vuelo con los rusos y chinos.



El primer ministro Chou en Lai posa con los pilotos y otros miembros de la comitiva.

A la llegada a México el DC-8 "Puebla" había dado la vuelta al mundo en casi 50 horas de vuelo efectivo y había recorrido felizmente 45,100 kilómetros.

Todavía habría otros vuelos presidenciales en los que el protagonista sería nuevamente el presidente Luis Echeverría. Uno se inició el día 8 de noviembre de 1974 con destino a Viena para asistir a una reunión del Club de Roma. También se visitaron otros países europeos incluyendo Italia. El

avión empleado fué el DC-8 "Guanajuato".

Fué a bordo del propio "Guanajuato" que el presidente Echeverría realizó otro vuelo presidencial visitando estos países: Guyana, Senegal, Argelia, Irán, India, Sry Laka, Tanzania, Kwait, Arabia Saudita, Egipto, Israel, Jordania, Trinidad Tobago y Cuba. Tuvo un recorrido de 53,504 kilómetros.

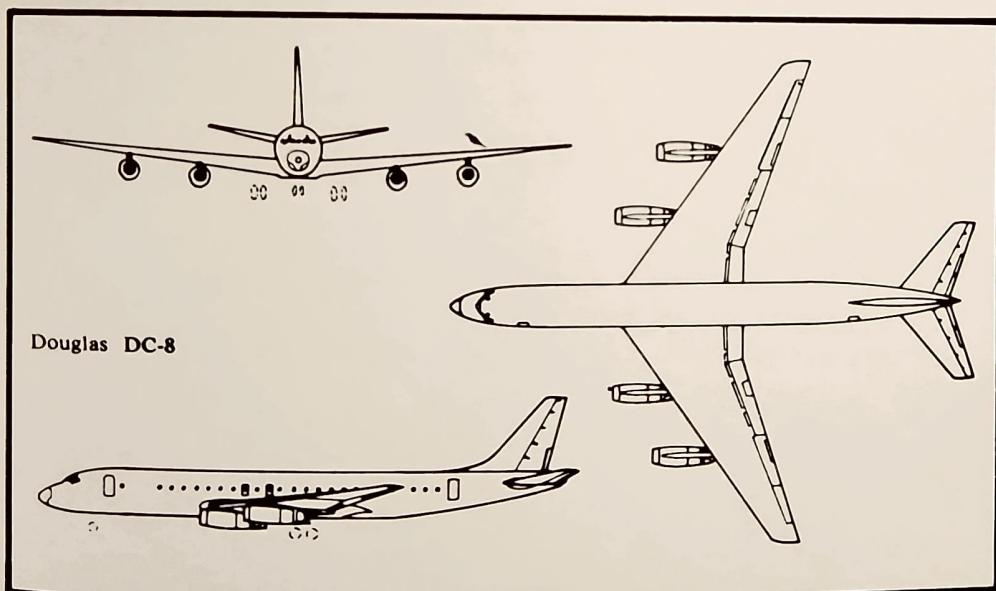
El presidente José López Portillo, desde su campaña electoral, decidió comprar para el Estado Mayor Presi-



dencial los aviones necesarios para satisfacer los requerimientos de transporte aéreo de la Presidencia. Muy pronto llegaron dos aviones Boeing 727 comprados a Northwest, en los Estados Unidos, revisados y adaptados para ese servicio. De esta forma, Aeroméxico dejó de prestar servicios al Estado Mayor Presidencial, como había venido ocurriendo durante muchos años para beneplácito de quienes consideraban que era un prestigio nacional e internacional para la aerolínea el ser el transportista oficial de la Presidencia y censura de quienes pensaban que se hacía un gran daño económico y en la imagen a la compañía por la tan frecuente distracción de equipo vital en el servicio cotidiano. Ambos puntos de vista eran razonables, y en este caso se buscó la mejor solución: cada quien a lo suyo.



El ingeniero Jorge Pérez y Bourás, director general de Aeronaves de México, recibe en la fábrica Douglas el DC-8 "Puebla".





EL PEREGRINO: DE CZESTOCHOWA AL TEPEYAC

Cuando el 16 de octubre de 1978 el humo blanco en el Vaticano anunciaba que el cardenal arzobispo de Cracovia Karol Wojtila, había sido designado para ocupar la Sede de San Pedro en Roma, cabeza de la Cristiandad, un grupo de mexicanos hizo las maletas para asistir a su investidura. Estos notables comenzaron desde entonces a realizar una importante labor de convencimiento con el objeto de que Su Santidad Juan Pablo II, según el nombre que había adoptado el nuevo Papa, visitara nuestro país aprovechando la proximidad de la Conferencia de la Celam.

Al parecer la promoción hecha por este grupo de mexicanos tuvo éxito y Su Santidad manifestó, primero como una remota ilusión y luego como un deseo manifiesto, la posibilidad de visitar México. Muchos hilos se movieron, tanto en la Ciudad de México como en el Vaticano para preparar el anuncio oficial. Finalmente, el día 2 de diciembre de 1978 el Papa Juan Pablo II informó al cardenal primado de México, Ernesto Corripio Ahumada y a monseñor Alfonso López, presidente de la II Conferencia Episcopal Latinoameri-

cana que tendría lugar en Puebla de los Angeles a principios del siguiente año, que viajaría a México en calidad de "peregrino guadalupano". Como México no mantiene relaciones diplomáticas con el Vaticano, un vocero oficial de la Secretaría de Relaciones Exteriores informó que el gobierno daría visa al papa de "visitante distinguido". El presidente de la República, licenciado José López Portillo dijo que iría al aeropuerto a saludar a Su Santidad porque es "una personalidad que lucha por la paz y la justicia social y le preocupan los grandes problemas de nuestro tiempo, especialmente el armamentismo".

Ya no había la menor duda de que el Papa visitaría México y la mayoría del pueblo mexicano, católico y mariano por excelencia, manifestó su entusiasmo por el acontecimiento.

En cuanto se confirmó el viaje papal comenzaron a hacerse conjeturas sobre la aerolínea que se haría cargo del viaje. Alitalia ofreció uno de sus aviones para realizar todo el vuelo, tanto de ida como de vuelta. Air France puso a disposición del Vaticano un Concorde. Pedro Vásquez Colmenares, director general 289



El DC-10 "Ciudad de México".

de Aeroméxico realizó gestiones para que, por lo menos, Aeroméxico se hiciera cargo del viaje de regreso México-Roma. Quienes tenían la facultad de decidir, en uno y otro lado del Atlántico, resolvieron que el viaje entre Roma y Santo Domingo estuviera a cargo de Alitalia y que de ahí a México y de México a Roma todo sería por Aeroméxico.

El capitán Armando Victoria Galván, director técnico; Sigfrido Paz Paredes, director comercial y el licenciado Fernando Martínez Cortés, gerente de Relaciones Públicas, tuvieron a su cargo la organización del magno vuelo ya que durante el tiempo que durara el viaje papal el avión y los colores de Aeroméxico estarían en todos los diarios y noticieros de TV del mundo. Terminados los preparativos que suponían una gran responsabilidad para Aeroméxico y un timbre de orgullo para México, el licenciado Pedro Vásquez Colmenares informó del programa, de las medidas tomadas y de los periodistas que participarían en el viaje.

El avión

Para transportar a Su Santidad el Papa Juan Pablo II, se eligió al avión McDonnell Douglas DC-10-30 bautizado "Ciudad de México", al que se le hicieron una serie de modificaciones en

su decoración interior para proporcionar una mayor comodidad al ilustre viajero, así como se le colocaron a ambos costados el escudo y banderas del Vaticano.

El DC-10-30 "Ciudad de México", matrícula XA-DUG se incorporó a la flota de Aeroméxico el día 17 de abril de 1973. Se trata de un trirreactor de cabina ancha con espacio para 301 pasajeros y capacidad de combustible para vuelos de largo alcance. Fué entregado a la aerolínea nacional en una ceremonia efectuada en Long Beach en la que John C. Brisindine, presidente de la Douglas, cortó la corbata al capitán P.A. José Luis Ramírez, primer comandante de la aeronave, que pasó a formar parte del museo de comandantes de aviones Douglas.

La majestuosa aeronave estaba equipada con computadoras y sistemas de navegación inercial para realizar travesías trasatlánticas con toda comodidad y seguridad. El día 1º de mayo siguiente efectuó su primer vuelo en la ruta México-París con escalas en Miami y Madrid, esta vez al mando de los capitanes Antonio Gómez Castresana y Hugo de Hoyos.

Coprotagonistas

La Dirección de Aeroméxico informó de las personas que integrarían la tripu-



El Director General de Aeroméxico, licenciado Pedro Vázquez Colmenares con las tripulaciones de los vuelos papales.

lación técnica y de cabina así como los responsables de relaciones públicas, mantenimiento, operaciones y control de vuelos, además de los periodistas que participarían en el viaje papal, desde Santo Domingo hasta México y de aquí a Roma.

El coordinador general sería el capitán Miguel Angel Escudero. La tripulación técnica la integraron los capitanes Antonio González Cantú (comandante), Blas Yannelli Francolino (capitán), Jorge M. Zúñiga Vázquez (1º oficial) y Gilberto Vallecillo Valenzuela (2º oficial).

La tripulación de cabina la formaron los sobrecargos Mario González Ordóñez, Alejandro Moncada Loza, Gloria Ortiz Mijares, Norma Milchorena Hernández, Monique Valery Jost, María Luisa Hernández Ruiz, Raquel Modesto Zavala, Martha Ortiz Vadillo, Raúl Sahagún Sánchez, Fernando L. Gutiérrez Lugo y María del Carmen Mendoza.

El personal de Aeroméxico adscrito al vuelo estuvo integrado por el licenciado Fernando Martínez Cortés, gerente de Relaciones Públicas; Javier Velázquez Olarte, jefe de Servicios a Bordo y Luis Santillán, supervisor de Mantenimiento.

Los periodistas asignados al viaje con el objeto de informar del mismo a través de todos los medios de difusión, fueron éstos:

Jesús Salcedo Perea, presidente de la Asociación Mexicana de Reporteros de Aviación.

Jaime Durán, de Excélsior quien posteriormente escribió un bello libro sobre estas experiencias a diez mil metros con el Vicario de Cristo.

Juan de Dios Garza, de Novedades.

Octavio Bernard, de El Nacional.

Benjamín Miranda, de United Press International.

Rubén Serratos, de Diario de la Tarde.

Felipe Villegas, de El Universal.



Su Santidad el Papa Juan Pablo II desciende del DC-10 a su llegada a México.

Angel Madrid, de Ovaciones.
Manuel del Castillo, de El Sol de México.
Oscar del Rivero, de El Universal Gráfico.
Leopoldo Mendívil, de El Heraldo de México.
Jorge Tenorio Jiménez, de Ravisa.
Raúl René Trujillo, de Radio XEX.
Juan López Moctezuma, de Televisa Europa.
Valentina Alazraky, de Televisa Europa.
Joaquín López Dóriga, del Canal 13.

Santo Domingo-México

El día 25 de enero de 1979 Su Santidad el Papa Juan Pablo II pisaba tierra americana en Santo Domingo, casualmente donde reposan los restos del Descubridor Cristóbal Colón. La recepción fué impresionante.

A las 11 de la mañana del día 26 de enero el "Ciudad de México" despegó del Aeropuerto de Santo Domingo con

plan de vuelo a la capital de la República Mexicana en donde varios millones de mexicanos esperaban ansiosamente la llegada del Papa, en el Aeropuerto Internacional, en las calles por las que habría de transcurrir la comitiva, en el Zócalo, en la Catedral Metropolitana en todas partes por donde habría de pasar Su Santidad.

Para este viaje, el Papa había recibido un boleto simbólico a nombre de Giovanni Paolo II, que amparaba el itinerario Santo Domingo-México-Roma en el Vuelo AM-01.

La ruta seguida por el avión de Aeroméxico entre Santo Domingo y México, fue la siguiente: Cabo Rojo, Kingston, Montego Bay, Isla de Gran Caimán, Cozumel, Mérida, Nautla, Tulancingo y Tizayuca, con una altura de crucero de 10,600 metros.

Al entrar el avión sobre territorio mexicano, Jesús Salcedo, de Canal 13 y presidente de los periodistas de aviación de México y a nombre del grupo, entregó personalmente a Su Santi-

dad una caja de maderas olorosas de Olinalá, Chiapas, que contenía tierra del Tepeyac que había sido obtenida por Rubén Serratos, del Diario de la Tarde. También una rosa del Tepeyac labrada en plata, como testimonio de bienvenida al peregrino devoto de la Virgen de Czestochowa al llegar a la tierra de la Virgen de Guadalupe.

El comisariato de Aeroméxico había seleccionado este menú para el Papa: perla de frutas, huachinango en escabeche, ensalada de palmito, pollo almendrado a la poblana, arroza a la mexicana, frijoles refritos, mangos con rompope y quesos. No faltaron los vinos tintos y blancos, licores y champán. Por cierto, que lo primero que pidió Su Santidad al abordar el avión de Aeroméxico fué un jugo de toronja para mitigar el sofocante calor de Santo Domingo.

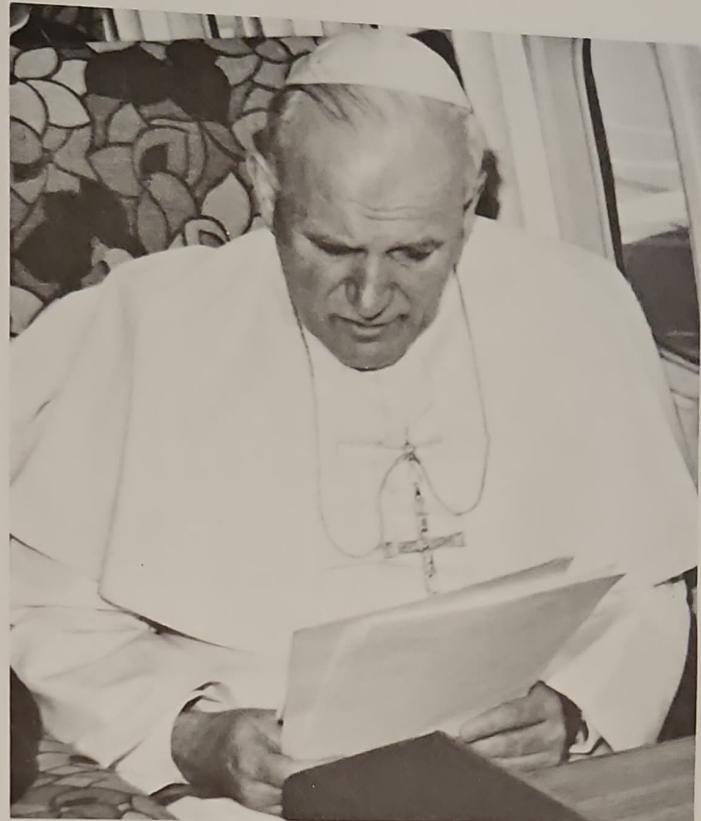
La llegada y recepción en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México resultó una manifestación impresionante e indescriptible que llenó de emoción al Papa. Igualmente ocurrió en todo momento de su visita por el país donde las manifestaciones de júbilo resultaron inolvidables.

A Oaxaca y Guadalajara

El viaje a Oaxaca estuvo a cargo de la Compañía Mexicana de Aviación que proporcionó el avión Boeing 727-200 matrícula XA-HOV que estaba recién incorporado a la flota procedente de la planta Boeing en Seattle.

Tuvieron a su cargo la atención del Papa y su comitiva los señores Tomás Jiménez Bocanegra, jefe de la Oficina Coordinadora de Mexicana y el licenciado José Henonin, asistente del Gerente de Relaciones Públicas.

La tripulación técnica la integraron los capitanes Roberto Guadarrama, Carlos Felipe Salicrup y Francisco Mondragón Tejero. Los sobrecargos fueron Silvia Griss, Lorenia Alamada, Margaret Franks, Martha Leticia Carmona, Lucy Moreno y Carlos Madrazo.



Su Santidad viajó a Oaxaca a bordo de un Boeing 727 de Mexicana.

El vuelo se efectuó el día 29 de enero, saliendo de la Ciudad de México a las 10:25 para llegar a Oaxaca a las 11:15 y realizar el vuelo de regreso a las 18:50.

Su Santidad pasó a la cabina de mando y después de saludar a los pilotos, hablar brevemente con ellos y darles su bendición firmó la bitácora del vuelo especial en el lugar del comandante, como recuerdo de su viaje en las alas de Mexicana.

Bitácora del avión de Mexicana firmada por el Papa.



Su Santidad desciende de un Puma.

El día 30 de enero el Papa viajó de México a Guadalajara y regreso a bordo del DC-8 "Guanajuato" de Aeroméxico, cuya tripulación estuvo integrada por los capitanes Armando Victoria Galván, su hijo Armando Victoria Horta y su ahijado Arturo Dávalos. "Es la primera vez que yo he formado una tripulación", confesaría después Armando Victoria.

Los sobrecargos fueron Angélica García, María Luisa Castillo, Angélica Grisell, Margarita Trejo y Lucila Garay.

Si bien los recorridos del Santo Padre en la Ciudad de México, así como su viaje a Puebla y regreso, fueron a bordo de un vehículo terrestre, totalmente descubierto lo que nos permitió verlo

de cerca y claramente, por razones de tiempo se hizo necesario recurrir a un helicóptero "Puma" del Estado Mayor Presidencial para hacer algún desplazamiento en la Capital de la República y trasladar al Papa desde el aeropuerto Mariano Escobedo de Monterrey hasta la ciudad y de regreso. El mayor P.A. Miguel Angel Chacón tuvo a su cargo estos vuelos en los helicópteros "Pumas".

México-Roma

La despedida en la Ciudad de México fué igualmente impresionante. Entre aplausos de miles de gentes y los sones de infinidad de mariachis que entonaban "Las golondrinas", el día 31, a las 3:50 horas de la tarde, el DC-10 "Ciudad de México" carreteaba para despegar del Aeropuerto de la Capital de la República llevando el mando de la aeronave la misma tripulación que viajó desde Santo Domingo: capitanes Antonio González Cantú, Blas Yannelli Francolino, Jorge M. Zúñiga Vázquez y Gilberto Vallecillo y como coordinador el capitán Miguel Alvarez Escudero. El plan de vuelo era México-Monterrey-Nassau-Roma.

El capitán González Cantú dió tres vueltas sobre la Ciudad de México como homenaje a su ilustre pasajero y para que Su Santidad tuviera la oportunidad de despedirse simbólicamente de los mexicanos. En un instante se produjo un hecho impresionante por lo espectacular e imprevisible: en terrazas y azoteas centenares de miles de espejos reflejaban el sol poniente ofreciendo una visión sobrecogedora desde el aire. El Papa estuvo durante un rato materialmente pegado a la ventanilla del avión disfrutando de aquel ascua de luz. Cuando se volteó al alejarse el avión de la Ciudad, estaba profundamente emocionado y hubo de discretamente limpiarse las lágrimas.

La recepción que Monterrey tributó al Papa fue igualmente extraordinaria y el encuentro en el Río de Santa Catari-



Juan Pablo II firma fotografías y otros recuerdos a Fernando Martínez Cortés, gerente de Relaciones Públicas de Aeroméxico.

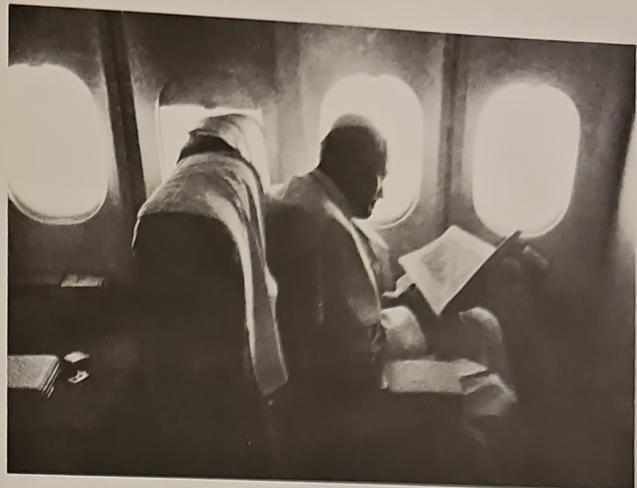
na una impresionante manifestación. Alguien llegó a decir que era la primera vez que se apagaban todas las chimeneas en Monterrey.

Desde la capital del Estado de Nuevo León, el avión salió hacia Nassau, donde el Papa hizo una breve visita para saludar a los católicos de las Islas. De nuevo al "Ciudad de México" para culminar una jornada histórica.

Cuando la aeronave salía de territorio mexicano, Su Santidad envió un emotivo mensaje al Presidente López Portillo y a todo el pueblo de México. Igualmente ocurrió al sobrevolar Cuba en que el mensaje fué dirigido al Primer Ministro Fidel Castro.

Al sobrevolar territorios portugués y español, el Papa dirigió sendos mensajes al Presidente de la República Portuguesa y al Rey de España Juan Carlos I.

Cuando ya estaba próxima la arribada a Roma, la Ciudad Santa de la Cristiandad, el Papa pasó a la cabina donde viajaban los periodistas que habían tenido a su cargo la cobertura de prensa de los viajes y los felicitó por su trabajo. Igualmente mandó reunir al personal de la aerolínea que había sido responsable de los servicios a bordo y les agradeció sus atenciones. También pasó a la cabina de mando donde tuvo palabras de agradecimiento para los pilotos. En cada uno de estos casos firmó autógrafos, bendijo estampas, medallas y rosarios y otros recuerdos e impartió su bendición que, con todo fervor, recibieron periodistas, pilotos, sobrecargos y demás personal de Aeroméxico. Con todos departió unos instantes mostrando una gran amabilidad y fineza, sin de-



El Papa durante el vuelo a Roma

jar por un momento la sonrisa que había cautivado a México. Constantemente repetía, en su castellano tan peculiar, "México es maravilloso, México es maravilloso".

En el aeropuerto Leonardo da Vinci en Fiumicino, Roma, a las 5 de la tarde hora local del día 1º de febrero de 1979, el Papa fue recibido por el Presidente de Italia y de allí se trasladó hacia el Vaticano donde una considerable multitud le dió una gran bienvenida después de su viaje por América.

Habían culminado unas de las jornadas que más honda huella dejaron en el corazón del Papa Juan Pablo II cuando muchos millones de mexicanos en la Capital de la República, en Puebla, en Guadalajara, en Oaxaca o en Monterrey le habían tributado la más impresionante, emotiva y entrañable recepción que jamás se haya hecho a hombre alguno.

En esta histórica oportunidad, como en tantas cuantas ha sido exigida, la aviación mexicana cumplió fielmente.

BIBLIOGRAFIA

Ocho mil kilómetros en Campaña. Gral. Alvaro Obregón.
Fondo de Cultura Económica. México 1959.

Quien es quien en la Ciudad de México. Carlos Morales D.
B. Costa Amic Editor. México 1971.

6 Siglos de Historia Gráfica de México.
Gustavo Casasola. México 1978.

Aguilas de Anáhuac. Raúl Pérez Gallardo.
México 1974.

Breve Historia de la Aviación en México. José Villela.
México 1971.

Esta es mi vida. Gral. Roberto Fierro Villalobos.
México 1964.

Historia de la Mexicana de Aviación. Emilio Ayala Bres.
México 1974.

Juan Guillermo Villasana. Una vocación y un destino.
Mtra. Esperanza Villasana. México 1963.

La aerostación en México. Armando de María y Campos.
México, 1944.

Vuelo al pasado. Raúl Rosado Espínola.
Mérida, Yuc. 1979.

Vuelo Papal 01. Jaime Durán.
Editorial F. Méndez Oteo. México 1979.

Airlines of Latin America. R. E. G. Davies
Smithsonian Institution Press. Washington 1984.

Atlas enclopédico de Aviones Civiles.
Enzo Angelucci. Editorial Orvesa. Madrid 1981.

Atlas enclopédico de Aviones Militares.
Enzo Angelucci. Editorial Orvesa. Madrid 1981.

Enciclopedia de Aviación y Astronáutica.
Ediciones Garriga. España 1976.

Revista Aeronáutica (1966-1973).

Revista Anáhuac.

Revista Aviación (1928-1929).

Revista Aviación Internacional (1973-1986).

Revista Hélice.

Revista Vuelo (1953).

AGRADECIMIENTOS

El autor agradece muy sinceramente la valiosa colaboración de las numerosas instituciones, empresas y personas que le han facilitado documentos y fotografías sin los cuales hubiera sido imposible la redacción e ilustración de este libro.

Aeroméxico.
Lamberto Alvarez Gayou.
Lic. Elsa Bieler.
Cap. P.A. Pedro Cota Miranda.
Emma Catalina Encinas de Gutiérrez.
Gral. P.A. Roberto Fierro Villalobos (+).
Cap. P.A. Felipe H. García.
Cap. P.A. Angel García Lascurain.
Cap. Luis Herrera (+).
Comandante Luis A. Jara Monroy.
Cap. P.A. Oscar Raúl Juárez Díaz.
Lic. Javier Lascurain.
Cap. P.A. Leopoldo López Grayeb.
Sra. Consuelo de Llano, Vda. de Zinser.
Cap. P.A. Salvador Mariscal.
Mexicana de Aviación.
Cap. P.A. Patricio Milmo.
Ing. Miguel Ortiz Monasterio.
Cap. P.A. Héctor Ramírez Almaraz. (+).
Revista Aeronáutica.
Revista Aviación Internacional.
Cap. P.A. Florencio Reyes Bugarín.
Sr. Aureliano Rivera.
Familia del Tte. Cor. P.A. Horacio Ruiz Gaviño.
Lic. Rubén Ruiz Alcántara.
Cap. P.A. José Antonio Saavedra.
Familia del Gral. P.A. Alberto Salinas Carranza.
Cap. P.A. Herculano Sarabia.
Cap. P.A. Berta Zerón de García.
Sr. Salvador Zúñiga.

Mi agradecimiento muy especial para el señor ingeniero Adolfo Villaseñor Macías, quien, con una paciencia extraordinaria, puso a mi disposición sus muchos conocimientos en materia de historia aeronáutica de México, su amplísimo archivo fotográfico y, finalmente, tuvo a su cargo la supervisión del texto final de esta obra.

MANUEL RUIZ ROMERO.

INDICE

Prólogo	5
Introducción	7
EN GLOBO CON CANTOLLA	11
ALBERTO BRANIFF: EL PRIMERO	21
ROLAND GARROS EN MEXICO	29
MADERO: PRIMER JEFE DE ESTADO EN VOLAR EN AVION	37
TOPOLOBAMPO: PRIMER COMBATE AERONAVAL DEL MUNDO	45
EL CARTERO DEL AIRE	59
UN VUELO DE "RAID"	65
EL NACIMIENTO DE UNA AEROLINEA	71
EL PRIMER PARACAIDISTA MEXICANO	79
UNA HAZAÑA EN "TOLOLOCHE"	83
EL CORREO AEREO REGULAR	91
MEXICO-WASHINGTON, GLORIA Y TRAGEDIA	97
DE CANADA A MEXICO SIN ESCALAS	105
ROBERTO FIERRO POR CUBA Y CENTROAMERICA	113
LA LINEA AEREA POSTAL	121
POR LA REPUBLICA EN SESQUIPLANO	129
LA CONQUISTA DE UNA RUTA	139
EL NUEVA YORK-MEXICO DE ROBERTO FIERRO	147
LA PRIMERA MUJER	155
UN PARAISO LLAMADO ACAPULCO	161
EL LEGENDARIO SARABIA	169
LOS AUDACES: FORJADORES DE UNA INDUSTRIA	177
ANTONIO CARDENAS POR IBEROAMERICA	191
LA RUTA DEL SOL	201
MEXICO-ROMA EN DC-3	211
VUELO DE "MOSCA"	221
RECORD MUNDIAL DE ALTURA	227
LA ERA DEL JET	233
MEXICO-COPENHAGUE EN BONANZA	239
LA VUELTA AL MUNDO EN BIMOTOR	245
PILOTO DE PRUEBAS	257
UNA MEXICANA EN EL "POWDER PUFF DERBY"	263
DOS REGIOMONTANOS DAN LA VUELTA AL MUNDO ..	271
VUELO PRESIDENCIAL	279
EL PEREGRINO: DE CZESTOCHOWA AL TEPEYAC	289
Bibliografía	297
Agradecimientos	298